

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 179 • OKTOBER 2013



TERMINAL TELUK LAMONG

**PELINDO III
YOUTH CAMP 2013**

**JURNALIS BANUA
"GOES TO SURABAYA"**

**PELABUHAN GRESIK
OPTIMIS NAIKKAN
VOLUME CURAH CAIR**

Terminal Teluk Lamong Green Port Pertama di Indonesia



**Dahlan Iskan
Goyang Tanjung Perak**

**Rendang
Nan Sabana Minang !**

**Cara Kreatif Mengatasi
Kejenuhan Bekerja**



ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.com





Iskandar Zulkarnain

GM Pelindo III Cabang Tanjung Intan

Onny Djayus

GM Pelindo III Cabang Kotabaru

Selamat dan Sukses

Pelantikan GM Pelindo III Cabang Tanjung Intan
dan GM Pelindo III Cabang Kotabaru

DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah

Sumitro Agus Budiarto



Pemimpin Redaksi

Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana

Camelia Ariestanti



Koordinator Liputan & Fotografer

Wilis Aji Wiranata



Administrasi

Ardella Trastiana Dewi



Koordinator Distribusi

R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk
apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala
bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah

Dermaga adalah diluar
tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik
via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

kompas

Apa kabar pembaca ?

Dengan bangga, Indonesia akhirnya bisa masuk dalam *seven wonders* dunia. Presiden SBY menghadiri acara penetapan atau inagurasi Pulau Komodo sebagai salah satu dari tujuh keajaiban alam yang ada di dunia beberapa waktu lalu. Pulau Komodo ditetapkan sebagai salah satu keajaiban dunia oleh organisasi new seven wonders. Enam lainnya adalah Halong Bay (Vietnam), Amazon (Amerika Latin), Pulau Jeju (Korea Selatan), Table Mountain (Afrika Selatan), Air Terjun Iguazu (Amerika Latin), dan Puerto Princea Underground River (Filipina).

Selang beberapa waktu kemudian, Indonesia dalam hal ini Bali menjadi tuan rumah ajang putrid cantik sejagad yaitu Miss World 2013. Lepas dari pro dan kontra, *events* ersebut bisa menjadi ajang promosi pariwisata Indonesia yang otomatis akan mendongkrak devisa. Di ajang tersebut, para peserta dari seluruh dunia, diperkenalkan pada budaya termasuk kuliner Indonesia dan pakaian adat serta busana asli Indonesia yaitu batik.

Sebagai salah satu warisan budaya dunia yang lahir dari Indonesia, batik harus dipertahankan salah satunya dengan cara memakai busana batik di Hari Batik Nasional yang diperingati setiap tanggal 2 Oktober. Pemilihan tanggal 2 Oktober sebagai Hari Batik Nasional, mengingat pada tanggal itu Badan PBB yang membidangi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan, dan Kebudayaan (UNESCO) secara resmi mengakui batik Indonesia sebagai warisan budaya dunia. Pengakuan terhadap batik merupakan pengakuan internasional terhadap mata budaya Indonesia.

Di DERMAGA kali ini, juga dimuat artikel seputar kunjungan Menteri BUMN-Dahlan Iskan ke Pelabuhan Tanjung Perak beberapa waktu. Orang nomor satu di kementerian BUMN itu, melakukan kunjungan ke pelabuhan Tanjung Perak guna meninjau *progress* pembangunan Terminal Teluk Lamong. Meneg BUMN juga menjadi instruktur senam pagi yang diikuti oleh seluruh jajaran BUMN di wilayah Jawa Timur.

Bulan Oktober adalah Bulan bahasa Indonesia. Bulan dimana kita, Bangsa Indonesia menghargai bahasa kita, Bahasa Indonesia. Lihatlah bagaimana Bahasa Indonesia telah banyak dipelintir sehingga tidak jelas artinya seperti yang banyak digunakan oleh pesohor dunia hiburan di televisi. Siapa lagi yang mencintai bahasa kita kalau bukan kita sendiri? Marilah kita bersama-sama berbahasa Indonesia yang baik dan benar dengan mengawalinya dari diri kita sendiri sehingga bisa menjadi contoh orang lain. Pelindo III Youth Camp menjadi contoh, bagaimana perbedaan bisa menjadi kekuatan karena "Now A Learner, Tomorrow A Leader".

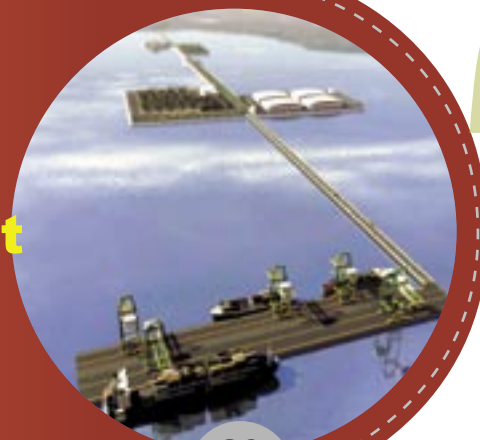
Selamat Membaca!



Dahlan Iskan Goyang

Tanjung Perak

Terminal Teluk Lamong Green Port Pertama di Indonesia



Cargodoring



Pelindo III Youth Camp 2013



- Gate In
Jurnalis Banua
"Goes To Surabaya" **07**
- Infrastruktur Pelabuhan Banyak
Mulai Disiapkan **09**
- HARHUBNAS**
Sopir Truk Dapat Sembako **10**
- Petikemas Domestik TPKS
Melonjak **11**



Batik Kain Cantik yang Patut di Lirik

- Vender
Antisipasi Petikemas dan Cruise
Lembar Bangun Pelabuhan Gilimas **14**
- Dermaga Multipurpose
Dibangun di Gresik **15**

- Pelabuhan Gresik
Optimis Naikkan Volume Curah Cair **18**

- Stevedoring
Soal Monorel
Tanjung Perak Jadi Contoh **22**

- Depo
Garbarata ELECTRIC RTG Green Technology **23**
- 24**

- 25** PELTI Jatim
Gelar Turnamen ITF Junior
"Widjojo Sujono Pelindo III – MNC Group"
- 26** **BLUE ECONOMY**
Justru di Lautan Kita Jaya !
- 31** Cargodoring
Ajarkan Tanggung Jawab dan Kemandirian
- 36** boom
Budidaya Rumput Laut
Berkas Ekonomi Biru
- 38** Wisata Bahari Pekalen
Melibas Rasa Seram
dengan Arung Jeram
- 40** **Upacara Seren Taun**
Leuweung Hejo – Rahayat Ngejo !
- 42** **Rendang**
Nan Sabana Minang !
- 44** **Pulau Komodo**
(Akhirnya) Jadi 7 Wonders
- 48** Lolo
KODY LAMAHAYU FREDY:
Organda Siapkan Truk
- 50** BUMN Perkebunan
Sebagai "Penggembala" Sapi
- 54** Jala-jala
PT KAI Siapkan Alas Tuwo
Menjadi Dryport
- 56** Bolder
Biaya Logistik Tinggi
Hambat Perekonomian
- 58** Behandle
Mudahnya Bersumpah
Semudah Mengingkari
- 60** **Expedition Cruise,**
Peluang Pelabuhan Kecil
Meraih Dolar
- 64** Reefer
Ragam Pendapat
Hari Batik Nasional

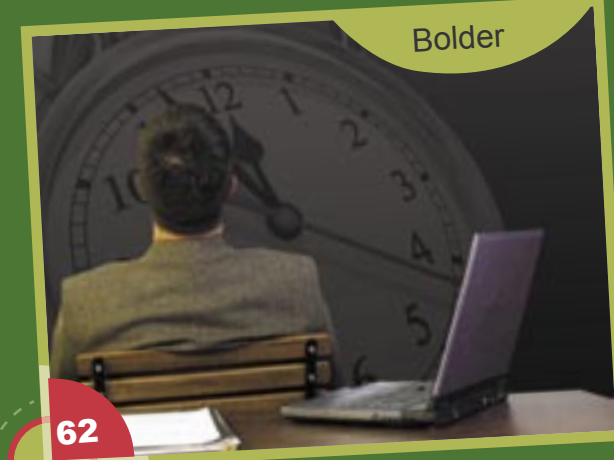


SAIL KOMODO 2013

Jadikan NTT Sebagai Destinasi Pariwisata Dunia



Diet untuk Langsing Atau Sehat ?



Cara Kreatif Mengatasi Kejenuhan Bekerja

Operasi Bibir Sumbing di Dompu - NTB

Pelindo III mengadakan Bakti Sosial yang didukung dan bekerjasama dengan RS PHC serta Fakultas kedokteran gigi (FKG) Unair Surabaya yaitu operasi bibir sumbing terhadap 29 orang pasien secara gratis yang dipusatkan di RSUD Dompu Nusa Tenggara Barat. Acara yang dilaksanakan selama tiga hari mulai 28 sampai 30 Agustus 2013 lalu itu diikuti oleh sejumlah pasien dari beberapa daerah dari Kabupaten Dompu utamanya anak-anak usia balita.

Operasi yang dilakukan oleh 13 orang tim dokter yang dipimpin oleh Prof. Dr. Choen Purnomo dari FKG Unair dan Prof. Dr. Nakamura dari Jepang itu mendapat apresiasi yang tinggi dari Bupati Dompu Bambang M Yasin, "Baksos kali adalah kali kedua yang dilakukan oleh FKG Unair pada Juli 2012 yang lalu, hal tersebut bagi memberikan kehidupan yang baru bagi penderita bibir sumbing didaerahnya, karena mereka akan lebih percaya diri dan bersemangat untuk bersosialisasi di masyarakat" terangnya.

Kegiatan operasi bibir sumbing ini dibagi menjadi 2 tahap, pertama yang kita laksanakan sekarang ini dan



tahap berikutnya pada 17 September 2013 di Wilayah Lombok Timur, Bakti Sosial ini berlangsung tidak terlepas dari penyandang dana dari Pelindo III dan RS PHC, sekaligus ini merupakan bentuk pengabdian kepada masyarakat terang Choen Purnomo dari Dekan FKG Unair, sebelum di Dompu FKG juga telah melaksanakan kegiatan serupa kepada sejumlah daerah yang lain "Pokoknya kami keliling Indonesia," jelasnya. (DJK)

HUT RS PHC Bersama Menjadi yang Terbaik



Menandai eksistensinya selama 14 tahun di bidang kesehatan, Rumah Sakit PHC Surabaya mengadakan serangkaian acara bertema Bersama Menjadi yang Terbaik. Acara tersebut dilaksanakan di lingkungan internal RS PHC Surabaya, dan diikuti oleh seluruh karyawannya.

Acara yang dipersembahkan untuk memperingati hari jadi RS PHC Surabaya yang jatuh pada tanggal 1 September 2013 ini, diselenggarakan secara berangsur. Mulai Jumat (31/5) hingga Sabtu (7/9).

Selama rentang waktu tersebut, diadakan berbagai macam lomba. Ada lomba yang mengadu kemampuan di bidang olahraga. Mulai dari senam, bulu tangkis ganda putra, sepak bola mini, bola voli, tenis meja, hingga bilyard.

Ada juga lomba yang mengasah otak, yaitu lomba Rangka 1. Selain itu, juga diadakan lomba yang menguji ketrampilan di bidang hiburan. Seperti lomba menyanyi, menjadi MC (host), dan fashion show.

Uniknya, para peserta fashion show mengenakan kostum yang tidak biasa. Yaitu kostum yang terbuat dari bahan-bahan bekas. Tentunya lomba yang satu ini membutuhkan kreatifitas. Sebagai acara puncak, digelar Family Gathering yang dihadiri seluruh karyawan beserta keluarga. Acara makin meriah dengan adanya grandprize berupa sepeda motor Honda Beat.

Pelindo III Raih LMI AWARD 2013

Penganugerahan LMI Award 2013 kepada 10 Mitra Corporate yang membanggakan di acara Halal bi Halal 1434 H, pada hari Minggu, 1 September 2013 bertempat di Auditorium Indosat. Jl. Kayoon 72 Surabaya, dengan Pembicara: Ustadz H. Musyafa Ahmad Rahim, Lc. MA. Dosen STIU Dirosat Al Hikmah - Jakarta dan Penulis rubrik Hadits di majalah UMMI.

Pelindo III sebagai salah satu yang mendapatkan pengakuan LMI Award 2013 kepada Mitra Corporate Care To Share yang membanggakan.



Kerjasama Pelindo III dan Kejari



Semangat tertib administrasi dan tertib hukum kembali diwujudkan oleh Pelindo III Cabang Banjarmasin. Upaya itu tercermin dari kerjasama yang dijalin oleh perusahaan dengan Kejaksaan Negeri Banjarmasin. Bahkan, kerjasama itu kini telah memasuki tahun ketiga. Awal Oktober lalu, kerjasama itu diresmikan melalui penandatanganan perjanjian kerjasama yang dilakukan oleh General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin Toto Heli Yanto dan Kepala Kejaksaan Negeri Banjarmasin Agoes Soenanto Prasetyo. Kerjasama itu dititikberatkan pada kegiatan bantuan hukum, pertimbangan hukum dan tindakan hukum lainnya dalam bidang hukum perdata dan tata usaha negara. "Ini komitmen kami dalam menjunjung tinggi hukum dalam setiap pelaksanaan kegiatan perusahaan. Kami adalah perusahaan publik yang terikat oleh aturan perundang-undangan," jelas Toto Heli Yanto.

RS PHC Investasi Rp72,7 Miliar

Anak perusahaan Pelindo III Rumah Sakit Primasatya Husada Citra (RS PHC) akan melakukan penambahan fasilitas berupa bangunan gedung rumah sakit setinggi lima lantai. Gedung itu dipersiapkan RS PHC untuk mengantisipasi lonjakan pasien pasca pemberlakuan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial pada tahun 2014 mendatang. Direktur Utama RS PHC Nunung Nugroho mengatakan gedung itu akan dibangun di atas tanah seluas 4.372 meter persegi dan akan memiliki luas bangunan sekitar 14.431 meter persegi. Biaya yang diperlukan untuk penambahan fasilitas tersebut mencapai Rp72,7 miliar. "Saat ini kami memiliki 200 kamar dan 16 jenis layanan. Dengan investasi ini tentunya kamar dan layanan juga akan bertambah," ujar Nunung. Pembangunan fasilitas batu RS PHC ditandai dengan peletakan batu pertama yang dilakukan oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto selaku kuasa pemegang saham. Acara itu dihadiri juga oleh Direksi Pelindo III, komisaris RS PHC dan juga instansi kesehatan di lingkungan Jawa Timur.



Cruise Ke-13 di Tanjung Emas

MV. Orion menjadi kapal pesiar ke-13 yang merapat di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang selama kurun waktu tahun 2013 ini. Kapal berbendera Bahamas tersebut datang ke Jawa Tengah pada awal Oktober ini setelah sebelumnya bertolak dari Pulau Bali. Kapal sepanjang 92,86 meter dan bobot 3.984 GRT itu membawa serta 100 wisatawan dan 80 kru

kapal. "Kebanyakan dari wisatawan mengunjungi Candi Borobudur yang ada di Magelang," kata General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Tri Suhardi. MV. Orion hanya bersandar di Pelabuhan Tanjung Emas kurang lebih selama 15 jam yang kemudian bertolak untuk melanjutkan perjalanan wisata menuju Kumai, Kalimantan Tengah.

Jurnalis Banua "Goes To Surabaya"

Pelindo III Cabang Banjarmasin menggelar pers tour "Goes to Surabaya 2013". Sebanyak 19 perwakilan wartawan dari 15 media baik cetak maupun elektronik di Banjarmasin diberangkatkan ke Surabaya, 5 September lalu.

Kesembilan belas wartawan media cetak dan elektronik dari kota Banjarmasin melakukan studi banding ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya selama dua hari (5-6 September, Red) melalui kegiatan Pers Tour. Hal tersebut merupakan upaya dari manajemen Pelindo III Banjarmasin untuk memberikan pemahaman mengenai pelabuhan secara holistik dengan memberikan perbandingan bagaimana pengelolaan pelabuhan di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia.

Meningkatnya perekonomian di Kawasan Indonesia Timur, khususnya di wilayah Jawa Timur beberapa tahun belakangan ini berdampak terhadap peningkatan arus barang dan kapal yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Dengan membaiknya perekonomian itu telah melahirkan peningkatan aktivitas perdagangan antar pulau atau domestik, demikian juga aktivitas ekspor impor yang meningkat, sehingga memerlukan peran lebih besar operator terminal terhadap pengelolaan terminal di pelabuhan.

Beberapa alasan itulah yang mendasari Pelindo III melakukan segala upaya untuk mengemas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya agar lebih besar dan berkembang lagi.

Hal tersebut disampaikan Kepala Humas Pelindo III-Edi Priyanto saat menerima 19 wartawan Banjarmasin di ruang Kalimas lantai 3 Kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Dalam pertemuan itu turut hadir Manajer SDM dan Umum Pelindo III Cabang Tanjung Perak Khusnul Jakin, Manajer SDM dan Umum Pelindo III Cabang Banjarmasin Firmaniansyah didampingi Asman Hukum dan

Pengamanan Annang Cahyadi dan Supervisor Hukum dan Humas Widyas Wendra. Ikut hadir humas Kantor Pusat Pelindo III dan Cabang Tanjung Perak serta para humas anak perusahaan Pelindo III (PT Terminal Petikemas Surabaya, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia dan PT Pelindo Marine Service).

Lebih lanjut Edi memaparkan sejumlah presentasi tentang profil Pelindo III serta aktivitas dan rencana pengembangannya. Dari sejumlah pemaparan itu, pembangunan Terminal Teluk Lamong menjadi perhatian serius dari para jurnalis. Perhatian itu wajar mengingat Terminal Teluk Lamong di desain sebagai terminal semi otomatis pertama di Indonesia dan diciptakan dengan konsep ramah lingkungan (eco green port).

Terminal modern dan ramah lingkungan pertama di Indonesia tersebut juga akan terkoneksi dengan jalur distribusi logistik seperti kawasan industri dan melalui akses jalan, baik tol maupun non tol, demikian juga jalur kereta api dan jalur monorel petikemas untuk kegiatan Terminal Teluk Lamong dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Perak serta depo-depo petikemas di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak.

Beberapa lokasi juga menjadi tujuan jurnalis "Banua" di Kota Pahlawan, diantaranya melihat aktivitas secara langsung aktifitas bongkar muat di Terminal Berlian dan dilanjutkan ke Terminal Nilam Timur.

Sebelumnya para jurnalis diajak naik kapal wisata Artama III milik PT Pelindo Marine Service yang melayari selat madura hingga melintasi bawah jembatan Suramadu sekaligus memperlihatkan aktifitas bongkar muat pelabuhan Tanjung Perak dari sisi laut serta melihat progres Pembangunan Terminal Teluk Lamong yang kini hampir diselesaikan.

Dalam pelayaran memanfaatkan kapal "Artama Harbour Cruise" milik anak perusahaan Pelindo III, PT Pelindo Marine Service, wartawan pun diajak melihat keindahan Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu) dari bawah jembatan yang jarang dilakukan oleh kebanyakan orang.

Kapal yang memiliki kapasitas sekitar 40 orang dengan desain yang cukup interaktif dan istimewa dilengkapi dengan fasilitas VIP room, living room, pantry dan mini bar, sun deck, covered deck dan fasilitas lainnya.

Para jurnalis menyatakan rasa senang karena bisa menikmati wisata Selat Madura selama kurang lebih dua jam sambil menimba ilmu kepelabuhanan sekaligus bergembira dengan bernyanyi karaoke di kapal Artama III.

Tidak hanya itu pelayanan yang diberikan oleh kru kapal juga benar-benar membuat siapapun yang menggunakannya merasa nyaman dilayani selama sekitar dua jam dengan jamuan makan didalamnya (Berlian).



Foto bersama petugas humas di lingkungan Pelindo III dengan para wartawan media Banjarmasin.

Dahlan Iskan Goyang Tanjung Perak



dan pemerintahan seperti PTPN X, PTPN XI, PTPN XII, Angkasa Pura I, otoritas pelabuhan Tanjung Perak, Syahbandar, KP3, Armatim, Kobangdikal, Lantamal, Bea Cukai, Adhi Karya, Wijaya Karya, Nindya Karya, Utama Karya, Virama Karya, PT PAL, PT DOK, PT Garam, PLN, SIER, INKA, LEN Industri, petrokimia, Semen Indonesia, PT Pembangunan Perumahan, ASKES, asosiasi di lingkungan Tanjung Perak dan anak perusahaan Pelindo III yaitu TPS, BJTI, PORTEK, PMS serta RS PHC disamping Pelindo III sebagai tuan rumah.

Pada kesempatan tersebut, Dahlan Iskan memimpin langsung kegiatan senam bersama yang disambut antusias peserta. Setelah senam pagi, orang nomor satu di kementerian BUMN itu langsung meninjau *mock up* ACT yang terletak di depan kantor Cabang pelabuhan Tanjung Perak. Selanjutnya, Dahlan Iskan dan rombongan berangkat meninjau Pelabuhan Teluk Lamong dengan menggunakan KM Artama.

Ditemani sang istri Nafsiah Sabri dan cucu putrinya Caca, Dahlan senam bersama ribuan orang yang berasal dari direksi dan karyawan BUMN hingga masyarakat sekitar pelabuhan. Dahlan berada di atas panggung melenggak-lenggok ditemani istri, cucu dan jajaran direksi BUMN yang ada di Surabaya dalam senam yang dimulai pukul 05.30 WIB itu. Salah satunya senam dengan diiringi lagu dan gerakan iwak peyek. Selain goyang peyek, Dahlan yang langsung memimpin goyang senam chicken dance.

"Yang satu ini pasti semua bisa karena gerakannya hanya 4," ucap Dahlan dari atas panggung yang disambut antusias peserta lainnya. Pada kesempatan itu, Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto menjelaskan senam pagi kali ini merupakan bagian dari acara peninjauan pengembangan terminal Teluk Lamong dan pengangkut kontainer otomatis (ACT) berbasis monorel. Monorel ini nantinya akan menghubungkan Pelabuhan Tanjung Perak dan Terminal Teluk Lamong.

"Nanti meninjau pelabuhan terus melihat demo monorel menggunakan kapal ARTAMA," kata Edi. Hadir pada acara senam pagi ini, Direktur Utama Pelindo III Djarwo Suryanto, Direktur Utama Adhi Karya Kiswodarmawan dan Direktur Utama LEN Abraham Mose. (Berlian)

Menteri BUMN Dahlan Iskan melakukan senam bersama dengan pimpinan dan pegawai BUMN di Jawa Timur



Infrastruktur Pelabuhan Manyar Mulai Disiapkan

Ilustrasi rencana pengembangan JIPE di Gresik, Jawa Timur.

Pembangunan pelabuhan internasional yang terintegrasi dengan kawasan industri di Manyar, Gresik atau yang disebut dengan Java Integrated Industrial Port Estate (JIPE) terus berlanjut. Kini, tahapan sudah memasuki pembuatan infrastruktur dasar yang meliputi jalan akses, air bersih, jaringan listrik dan penyediaan lahan untuk kawasan industri serta dermaga untuk sandar kapal pengangkut bahan infrastruktur industri yang akan dibangun. Rencananya, pemancangan tiang pertama (ground breaking) infrastruktur dasar tersebut akan dilakukan pada awal Oktober 2013.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto mengatakan, peresmian itu sebagai wujud keseriusan Pelindo III dan mitra kerja dalam mengembangkan kawasan JIPE. Menurutnya, selama satu tahun kedepan pihaknya berkonsentrasi untuk menyediakan fasilitas pokok untuk menunjang kawasan industri di tempat itu.

"Fokus kami selama satu tahun kedepan adalah menyediakan fasilitas pokok seperti lahan, air, gas, listrik, pengolahan limbah, dermaga dan lain sebagainya," kata Djarwo di Kantor Pusat Pelindo III pertengahan September lalu.

Terkait dengan penyediaan air, gas, dan pengolahan limbah, Djarwo mengatakan pihaknya telah menandatangani nota kesepahaman dengan berbagai pihak. Mereka adalah Pemerintah Kabupaten Gresik beserta PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan PT Usaha Era Pratama Nusantara (UEPN). PT BJTI adalah anak perusahaan Pelindo III dan PT UEPN adalah anak perusahaan PT Aneka Kimia Raya (AKR) Corporindo. Nantinya kedua perusahaan tersebut yang akan mengelola JIPE di Gresik.

Disebutkan, penyediaan fasilitas pokok penunjang kawasan industri ditargetkan selesai dalam jangka waktu satu tahun. Hitungan itu dimulai pada Oktober 2013 hingga Oktober 2014.

"Target kami pada Oktober 2014 mendatang para investor sudah mulai membangun pabrik mereka di tempat itu, dan perlu kami sampaikan bahwa investor yang akan masuk ke JIPE ini adalah para investor premium, jadi bukan main-main," tegasnya.

Investor premium yang dimaksud Djarwo adalah para pengusaha yang memiliki skala industri besar. Dia memberikan contoh, jika saat ini sudah ada perusahaan otomotif yang berniat berinvestasi di JIPE sebagai pabrik untuk memenuhi kebutuhan mobil di kawasan Asia-Pasifik.

Sementara itu, Direktur Utama PT BJTI Rahmat Satria mengatakan kawasan industri di JIPE akan dibangun seluas 2.500 hektar. Khusus untuk kawasan pelabuhan dibutuhkan sedikitnya 400 hektar.

"Saat ini baru sekitar 1.500 hektar yang kami bebaskan untuk penunjang kawasan industri," ucap Rahmat.

Kawasan pelabuhan yang terintegrasi dengan kawasan industri JIPE dibangun berdasarkan kerjasama yang dijalin oleh anak perusahaan Pelindo III dan PT AKR Corporindo. Komposisi saham kepemilikan untuk kawasan pelabuhan adalah 60 persen PT BJTI dan 40 persen PT UEPN dengan nama PT Berlian Manyar Sejahtera (BMS). Sedangkan untuk kawasan industri komposisi sahamnya adalah 60 persen PT UEPN dan 40 persen PT BJTI dengan nama PT Berkah Kawasan Manyar Sejahtera (BKMS).

"Pembangunan JIPE ini merupakan bentuk dari semangat untuk menekan biaya logistik dengan mendekatkan kawasan industri dan pelabuhan yang tentunya akan berimbas pada berkurangnya biaya transportasi atau pengangkutan dari pabrik ke pelabuhan," tambahnya. Rahmat mengatakan jika pembangunan kawasan tersebut membutuhkan dana investasi sedikitnya Rp10 triliun. (Mirah)

HARHUBNAS

Sopir Truk Dapat Sembako

Sekitar 200 sopir truk kontainer yang biasa beroperasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak, pertengahan September lalu mendapat bingkisan sembako.

Bingkisan itu diberikan oleh petugas gabungan dari unsur stake holder yang ada di pelabuhan tanjung perak dalam rangka perayaan Hari Perhubungan yang jatuh pada tanggal 17 September.

(Kiri-kanan) Ketua Umum HUT Perhubungan Jawa Propinsi Jawa Timur M. Alwi, Kepala Dinas Perhubungan dan LLAJ Jawa Timur Wahid Wahyudi, Kepala Kantor Orotitas Pelabuhan Utama Tanjung Perak I Nyoman Gde Saputra.

Timur kegiatan dipusatkan di daerah Pelabuhan Tanjung Perak.

"Meski untuk rangkaianannya digelar di beberapa titik," jelas Alwi, yang juga menjabat sebagai Kepala Kantor Otoritas Bandara III Surabaya.

Untuk seremonial kegiatan, digelar di ruang pertemuan PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), dengan dihadiri Kepala Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas

dilanjutkan di kantor Dinas Perhubungan dan LLAJ pada hari Kamis pada tanggal 12 September, dan diakhiri di kantor Bandara Internasional Juanda.

Tak hanya itu, menurut Kepala Dinas Perhubungan Jatim Wahid Wahyudi, para istri pegawai dan karyawan Dinas Perhubungan dan LLAJ juga menggelar kegiatan kunjungan dan pemberian bingkisan di panti asuhan, panti wreda,

Sementara itu, para sopir truk kontainer yang menerima bingkisan terlihat bebersuk cita.

"Terima kasih. Bisa tambahan untuk dibawa pulang. Istri mesti senang, tidak harus belanja sembako untuk minggu depan," ujar Khumam Razak, peengemudi truk asal Gresik.

Ketua Panitia Umum HUT Perhubungan Propinsi Jawa Timur, M Alwi, mengatakan untuk wilayah Jawa

Angkutan Jalan (Dishub dan LLAJ) Jatim, Wahid Wahyudi serta Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan, I Nyoman Gede Saputra.

Selain pembagian paket sembako kepada 200 sopir truk kontainer, perayaan hari perhubungan itu juga digelar dengan berbagai kegiatan sosial.

Mulai dari donor darah yang sudah dilakukan di RS Primasatya Husada Citra (PHC) pada tanggal 11 September,

dan panti asuhan untuk anak-anak cacat.

Khusus untuk masyarakat umum, digelar kegiatan jalan sehat yang dipusatkan di alun-alun kota Sidoarjo dan funbike di Balaikota Surabaya.

Sebagai Puncak Kegiatan pada tanggal 17 September 2013, digelar upacara gabungan Hari Perhubungan Nasional di lapangan Prapat Kurung, Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (Berlian).



Kegiatan bongkar/muat petikemas domestik di Terminal Petikemas Semarang.

Petikemas Domestik TPKS Melonjak

Pergerakan jumlah bongkar muat petikemas domestik di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) tiap bulan kian meningkat. Disaat produksi petikemas ekspor impor agustus menurun, petikemas domestik justru mengalami peningkatan yang signifikan. Pasalnya produksi bulan agustus mencapai 726 Box atau mengalami kenaikan mencapai 147% dari bulan juli (493 Box). Sedangkan dalam hitungan TEUs produksi mencapai 173% dari bulan lalu atau sebanyak 880 TEUS.

Asisten Manager Operasi Terminal Purwanto Wahyu Widodo, menyatakan peningkatan arus domestik untuk bulan agustus merupakan angka tertinggi dalam kurun waktu kurang dari satu tahun. Bahkan prosentase peningkatan jumlah petikemas jika dibandingkan dengan Rencana Kerja Anggaran (RKA) bulan agustus mencapai 140%.

"Throughput petikemas domestik bulan agustus ini menjadi titik tertinggi sejak dibuka bulan november tahun lalu. Biasanya hanya mencapai kisaran 400 namun di bulan agustus ini throughput mencapai 700 lebih," tegas Purwanto. Bahkan sudah melebihi 40% dari RKA yang ditetapkan," tambahnya.

Terkait dengan ship call, dirinya menjelaskan meski tidak berbeda dengan bulan sebelumnya yaitu 7 kapal, hanya saja throughput bongkar petikemas jauh lebih banyak. Untuk ukuran 20 feet sebanyak 313 petikemas dan 146 untuk ukuran 40 feet. Sedangkan total bongkar muat hingga bulan agustus mencapai 3.161 Box atau 3.456 TEUs.

Manager Operasi Edy Sulaksono berpendapat, latar belakang peningkatan yang signifikan ini merupakan salah satu keberhasilan TPKS dalam melakukan sosialisasi pelayanan petikemas domestik. Dibukanya pelayanan petikemas jalur domestik di Pelabuhan Tanjung Emas kian diketahui oleh masyarakat luas khususnya di daerah Jawa Tengah. Menurutnya pemasaran yang dilakukan PT. Salam Pasifik Indonesia Line (PT.SPIL) dan PT. Meratus juga turut memberikan kontribusi.

"TPKS selama ini memang gencar dalam melakukan sosialisasi terkait dibukanya pelayanan petikemas domestik efektif sejak November 2012. Dalam melakukan sosialisasi yang kita lakukan tidak terlepas dari dua perusahaan pelayaran (shipping line) yang kini melayani jalur pengiriman domestik," Terangnya

Selain itu peningkatan produksi petikemas domestik ini juga dipengaruhi dengan semakin seringnya intensitas kunjungan kapal. "Kunjungan kapal domestik yang dulunya 10 hari sekali kini menjadi 7 hari sekali, sehingga intensitas kunjungan kapal ini juga turut mempengaruhi peningkatan petikemas yang masuk," ujar Edy.

KURANGI KEPADATAN PANTURA

Semakin ramainya jalur pengiriman petikemas domestik melalui pelayaran ini diharapkan dapat memberikan kontribusi positif terhadap kepadatan pantura. Hal ini disebabkan pengiriman petikemas melalui jalur darat Jakarta – Semarang melalui Pantura kini sudah mulai beralih melalui jalur laut. Petikemas kosong (empty) yang berasal dari Jakarta direlokasi menggunakan kapal domestik sehingga bisa mengurangi beban di jalur pantura.

Selain itu petikemas ekspor dari Jawa Tengah lebih didominasi 40 feet sehingga pihak shipping line kekurangan petikemas ukuran 40 feet, alhasil harus mendatangkan dari Jakarta atau melakukan impor dari Singapura dan Malaysia," Terang Edy Sulaksono. (Mirah)



Suasana pembagian sembako pada peringatan Harhubnas 2013.

Ilustrasi.

Batik Kain Cantik yang Patut di Lirik

Pemerintah menetapkan tanggal 2 Oktober sebagai Hari Batik Nasional. Sebagai salah satu warisan budaya dunia yang lahir dari Indonesia, batik harus dipertahankan salah satunya dengan cara memakai busana batik di Hari Batik Nasional. Peringatan hari Batik Nasional tahun 2013 ini memasuki tahun keempat, sejak pemerintah menentukannya pada 2 Oktober 2009. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 17 November 2009 menerbitkan Keputusan Presiden No 33 Tahun 2009 tentang Hari Batik nasional.

Pemilihan tanggal 2 Oktober sebagai Hari Batik Nasional, mengingat pada tanggal itu Badan PBB yang membidangi Pendidikan, Ilmu Pengetahuan, dan Kebudayaan (UNESCO) secara resmi mengakui batik Indonesia sebagai warisan budaya dunia. UNESCO memasukkan batik dalam Daftar Representatif Budaya Takbenda Warisan Manusia. Pengakuan terhadap batik merupakan pengakuan internasional terhadap mata budaya Indonesia.

Batik adalah salah satu cara pembuatan bahan pakaian. Pembuatan batik mengacu pada dua hal. Yang pertama adalah teknik pewarnaan kain dengan menggunakan malam (sejenis lilin, Red) untuk mencegah pewarnaan sebagian dari kain. Dalam literatur internasional, teknik ini dikenal sebagai wax-resist dyeing. Pengertian kedua adalah kain atau busana yang dibuat dengan teknik tersebut, termasuk penggunaan motif-motif tertentu yang memiliki kekhasan. Batik Indonesia, sebagai keseluruhan teknik, teknologi serta pengembangan motif dan budaya yang terkait, oleh UNESCO telah ditetapkan sebagai Warisan Kemanusiaan untuk Budaya Lisan dan Non bendawi (Masterpieces of the Oral and Intangible Heritage of Humanity) sejak 2 Oktober 2009.

Corak dan motif batik Indonesia sendiri sangat banyak, ada yang merupakan motif asli dari nenek moyang bangsa kita dan ada juga yang merupakan akulturasi dengan bangsa lain. Berikut kami tampilkan beberapa corak batik.

Batik Kraton

Batik Kraton awal mula dari semua jenis batik yang berkembang di Indonesia. Motifnya mengandung makna filosofi hidup. Batik-batik ini dibuat oleh para putri kraton dan juga pembatik-pembatik ahli yang hidup di lingkungan kraton.

Pada dasarnya motifnya terlarang untuk digunakan oleh orang biasa seperti motif Parang Barong, Parang Rusak termasuk Udang Liris, dan beberapa motif lainnya.

Batik Sudagaran

Motif larangan dari kalangan keraton merangsang seniman dari kaum saudagar untuk menciptakan motif baru yang sesuai selera masyarakat saudagar. Desain batik Sudagaran umumnya terkesan berani dalam pemilihan bentuk, stilisasi atas benda-benda alam atau satwa, maupun kombinasi warna yang didominasi warna sogu dan biru tua. Pencipta batik Sudagaran mengubah batik keraton dengan isen-isen yang rumit dan mengisinya dengan cecek (bintik) sehingga tercipta batik yang amat indah.

Batik Petani

Batik yang dibuat sebagai selingan kegiatan ibu rumah tangga di rumah di kala tidak pergi ke sawah atau saat waktu senggang. Biasanya batik ini kasar dan kagok serta tidak halus. Motifnya turun temurun sesuai daerah masing-masing dan batik ini dikerjakan secara tidak profesional karena hanya sebagai sampingan. Untuk pewarnaan pun diikutkan ke saudagar.

Batik Belanda

Tidak hanya orang asli Indonesia yang tertarik dengan batik, warga keturunan Belanda juga banyak yang tertarik dengan batik Indonesia. Mereka membuat motif sendiri yang disukai bangsa Eropa. Motifnya berupa bunga-bunga Eropa, seperti tulip dan motif tokoh-tokoh cerita dongeng terkenal di sana.

Batik Jawa Hokokai

Pada masa penjajahan Jepang di pesisir Utara Jawa lahir ragam batik tulis yang disebut batik Hokokai. Motif dominan adalah bunga seperti bunga sakura dan krisan. Hampir semua batik Jawa Hokokai memakai latar belakang (isen-isen) yang sangat detail seperti motif parang dan kawung di bagian tengah dan tepinya masih diisi lagi, misalnya motif bunga padi.

Batik Cirebon

Kota Cirebon dikenal dengan kerajinan batik tulisnya dengan salah satu motif yang paling dikenal adalah motif mega mendung. Kain batik tulis ini sangat cocok digunakan sebagai suvenir maupun di pakai secara langsung sebagai busana.

Batik Bojonegoro

Sejak lama Bojonegoro sangat kaya dengan motif batik. Beberapa motif di antaranya siap dipatenkan. Motif batik asli Bojonegoro, mengambil tema dari budaya lokal yang cukup arif dan potensi Bojonegoro yang cukup terkenal. Di antaranya motif Mliwis Putih, Sapi, Jagung, Kahyangan Api, Tembakau, Minyak, Wayang Tengul, Padi dan motif batik Jati. Hingga saat ini pasar produksi batik



Antisipasi Petikemas dan Cruise Lembar Bangun Pelabuhan Gilimas

Tingginya arus petikemas dan cruise yang masuk ke Pelabuhan Lembar membuat Pelindo III Cabang Lembar mengembangkan dermaga. Dengan menyiapkan lahan seluas 50 hektar, Pelindo Cabang Lembar telah menyiapkan lahan di Gilimas.

Hingga tahun 2012 arus petikemas di Pelabuhan Lembar telah mencapai 15.181 boks atau setara dengan 15.188 TEU's. Demikian juga dengan kunjungan cruise mencapai 17 unit sepanjang 2012, dan tahun ini sudah terdaftar 25 cruise yang akan berkunjung ke Lombok.

Manajer Operasi dan Komersial Pelindo Cabang Lembar-Made Rusli akhir September lalu kepada DERMAGA mengatakan, pengembangan pelabuhan ini untuk mengantisipasi alur dan kedalaman kolam. "Kendala utamanya kapal dengan muatan besar tidak bisa sandar, kecuali dalam kondisi laut pasang," katanya.

Progres pembangunan Pelabuhan Gilimas baru tahap pembebasan lahan sekitar 10 hektar dari total 50 hektar. Reklamasi itu untuk pembangunan zona terminal, zona logistik, perkantoran dan bisnis maritim, dan dermaga multipurpose. Sementara start pembangunan direncanakan 2014.

Dengan target pertumbuhan petikemas 12.130 boks, telah tercapai 13.617 boks hingga Agustus. Hingga akhir tahun, Pelindo Pelabuhan Lembar optimis akhir tahun taksasi bisa tercapai 16.000 boks dan TEU's.

Pengembangan Pelabuhan Gilimas ini juga untuk mengantisipasi lonjakan cruise. Hingga Agustus ini sudah tercapai 17 kapal dan sudah ada delapan kapal yang diperkirakan datang. "Data yang kami dapat dari travel agent, bulan Oktober dan Nopember akan datang masing-masing dua cruise dan Desember tiga cruise," lanjutnya.

Pelayaran cruise selama ini tidak bisa menyandarkan kapal. Semua cruise yang masuk harus berlabuh sekitar satu mil dari Dermaga Nusantara (DN) II, Pelabuhan Lembar. Sementara untuk menurunkan kapal harus menggunakan tender boat.

Dengan jumlah penumpang yang mencapai 2.000-3.000 setiap kunjungan, dibutuhkan empat sampai enam tender boat untuk mentransfer 2.000 penumpang (termasuk awak kapal). Penumpang yang turun rata-rata 1.500-2.000 (termasuk awak kapal).

Pembangunan Pelabuhan Gilimas nantinya berlokasi 1 mil dari Pelabuhan Lembar, atau titik cruise berlabuh.



Desain rencana pengembangan Pelabuhan Gilimas Lembar.

"Pembangunan itu untuk mengantisipasi alur dan kedalaman kolam yang belum memadai. Baik alur maupun kolam hanya -6,8 meter low water spring," urai pria kelahiran Bali itu.

Demikian juga dengan panjang kapal maksimal hanya 110 meter. Padahal LOA (*long over all*/ panjang kapal) cruise bisa mencapai 200 meter. Bila kapal tersebut dipaksakan masuk dikhawatirkan kandas. (RIF)

Rencana pengembangan Pelabuhan Gilimas Lembar di Teluk Waru

A. Reklamasi Lahan:

1. Pembangunan zona terminal (9,4 ha)
2. Pembangunan zona logistik (3,4 ha)
3. Pembangunan zona perkantoran dan bisnis maritim (2,5)
4. Pembangunan zona pusat bisnis dan perdagangan (1,3 ha)
5. Pembangunan taman dan penghijauan (0,6 ha)
6. Pembangunan terminal multipurpose 12.500 m persegi (500 m x 25 m)

B. Pembangunan zona pusat bisnis dan perdagangan (4 ha)



Sejumlah pekerja terlihat sedang melakukan pekerjaan pembangunan dermaga multipurpose di Pelabuhan Gresik beberapa waktu lalu.

Dermaga Multipurpose Dibangun di Gresik

Sebagai pendukung Tanjung Perak pelabuhan Gresik akan dilengkapi dermaga multiguna, termasuk untuk petikemas

PENGEMBANGAN terhadap Pelabuhan Gresik yang dilakukan akhir-akhir ini, merupakan konsekuensi logis sesuai dengan perannya sebagai penunjang kegiatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Hal tersebut dapat dilihat, pada saat Pelindo III mengembangkan Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) maka Pelindo III Cabang Gresik juga ikut dibuat sibuk, karena sebagian material proyek seperti besi dan tiang panjang untuk membangun dermaga TMTL dari sisi laut, harus diangkut lewat perairan dari deermaga umum Pelabuhan Gresik.

"Pasokan sebagian material untuk TMTL memang lebih efisien dilakukan lewat Pelabuhan Gresik. Sebab bila diangkut dari perairan Tanjung Perak akan menambah kepadatan pelabuhan utama itu. Selain pertimbangan tersebut, pengangkutan lewat Gresik dinilai bisa lebih menekan biaya, karena pancang-pancang beton itu dipasok oleh PT Semen Indonesia Gresik, yang lokasinya lebih dekat ke proyek" tutur General Manager Pelindo III Cabang Gresik Mahmud Syamsudin kepada Reporter Dermaga.

Penumpukan serta bongkar muat material di Pelabuhan Gresik, berdampak positif bagi arus barang dan bongkar muat di Pelindo Gresik.

Alat dan Fasilitas

Namun, lepas dari faktor perannya dalam mendukung pembangunan TMTL, sejak beberapa tahun terakhir ini Pelabuhan Gresik memang sedang tumbuh secara signifikan. Kalau dalam dua dekade sebelumnya Gresik hanya dikenal sebagai terminal untuk melayani kapal-kapal pelayaran rakyat (pelra) dengan pangsa utama pada bongkar muat kayu bulat dan olahan, kini kondisinya sudah sangat berubah. Selain kian meningkatnya arus kunjungan kapal dan tongkang pengangkut curah kering, maka bongkar muat komoditas batubara sebagai pasokan energi untuk pabrik-pabrik di Jawa Timur, juga kian meningkat. Di luar itu, ditambah pula dengan meningkatnya arus barang general cargo dan curah cair.

“Dengan kian meningkatnya arus kapal dan barang di Pelabuhan Gresik, maka cukup wajar bila kebutuhan fasilitas dan peralatan bongkar muat menjadi hal yang sangat mendesak untuk ditambah. Itulah sebabnya kami harus berterimakasih kepada Direksi Pelindo III yang siap mengucurkan anggaran dalam rangka menambah empat unit *fix-crane* guna meningkatkan produktivitas bongkar muat di Pelabuhan Gresik” tutur GM Pelindo III Gresik pula.

Empat unit *fixed-crane* yang akan ditempatkan di Pelabuhan Gresik, merupakan peralatan multiguna yang dapat dipakai untuk bongkar muat petikemas, bongkar muat kayu log dan juga bongkar muat curah kering. Dalam rangka pengadaan delapan unit peralatan, termasuk empat unit yang akan ditempatkan di Pelabuhan Gresik, Pelindo III menyiapkan anggaran US\$.10,75 juta, setara dengan Rp.115 miliar. Perjanjian untuk pengadaan barang dengan konsorsium telah ditandatangani awal Juli 2013, meliputi perancangan disain, pengadaan bahan material, fabrikasi dan perakitan, pengiriman, pengujian, sertifikasi, pelatihan dan pengenalan alat, penambahan alat pelengkap berupa *spreader* 20 kaki dan 40 kaki, *grab* untuk kayu log, *grab* untuk curah kering serta pengadaan *boom park*. Waktu pengerjaan yang dibutuhkan untuk pengadaan delapan unit *fixed crane* itu mencapai 18 bulan terhitung sejak kontrak kerja ditandatangani.

Selain akan dilengkapi dengan empat unit *fixed-crane*, untuk meningkatkan kinerjanya, Pelabuhan Gresik juga akan dilengkapi dengan dermaga multipurpose, yang akan dibangun PT Gresik Jasatama (GJT) sebagai mitra Pelindo III Cabang Gresik. Pembangunan dermaga multiguna sepanjang 146 meter dengan lebar 20 meter di Gresik akan

dikerjakan oleh PT Nindya Karya dengan investasi sekitar Rp.20,5 miliar itu diperkirakan akan selesai dalam 240 hari kerja dan pada April 2014 sudah akan dapat dioperasikan.

Menurut Direktur GJT Hanreng Laima pihaknya memutuskan membangun dermaga multiurpose atas pertimbangan prospek kedepan. Dengan kedalaman kolam mencapai -10 meter LWS, dermaga tersebut juga akan dapat melayani bongkar muat petikemas. Ujar Hanreng Laima: “Dermaga multipurpose yang kami bangun ini, akan mempunyai akses yang dekat dengan Alur Pelayaran Barat Surabaya, yang nanti akan dikelola dengan sistem *channel-fee*”.



Proses pekerjaan pembangunan dermaga multipurpose Pelabuhan Gresik.

PT GJT merupakan perusahaan swasta yang sudah menjalin sinergi dengan Pelindo III sejak tahun 1996 sesuai perjanjian no: 56/SPP.FA.40/P.III-96.001/PK PEL.III DIR GJ/XIII/96. Sesuai perjanjian, PT GJT berkewajiban membangun dan menyiapkan fasilitas pokok serta penunjang kepelabuhanan termasuk reklamasi secara bertahap atas biaya sendiri. Status tanah hasil reklamasi menjadi tanah HPL pelabuhan. Di samping itu, seluruh investasi yang tercantum dalam perjanjian atas dasar *Built, Operate, Transfer* (BOT) selama 20 tahun, disiapkan oleh PT GJT.

Pembangunan & Pemeliharaan

Dalam rangka mengantisipasi kebutuhan untuk masa mendatang, Manajemen Pelindo III telah menyiapkan

anggaran untuk pengembangan alat dan fasilitas. Guna membangun dermaga curah cair, tahun 2012 telah direalisasi investasi sebesar Rp.10 miliar, dan tahun 2013 dilanjutkan dengan investasi Rp.40 miliar. Tujuan membangun dermaga curah cair tersebut dimaksud sebagai untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat curah cair, general cargo dan kayu log yang akan memberi dampak pada peningkatan kualitas layanan bagi pelanggan.

“Investasi tahun 2012 dan 2013 merupakan lanjutan program pengembangan fasilitas dermaga di Pelabuhan Gresik. Karena dengan ketersediaan dermaga, akan terjadi penambahan kapasitas tambatan yang akan bisa menurunkan *waiting time*. Dengan perkuatan dermaga talud tegak, maka akan tersedia fasilitas tambatan kapal

dilakukan rehabilitasi dermaga 70 sebagai upaya penyediaan fasilitas tambatan kapal yang memenuhi *level of safety* dan peningkatan pelayanan kapal dan barang. Investasi untuk ini mencapai Rp.3,5 miliar.

“Sementara itu, dalam rangka mempertahankan kinerja pelayanan operasional, Pelindo III Cabang Gresik juga melakukan investasi sebesar Rp.350 juta, untuk pembelian dan pemasangan genset yang penting bagi penyediaan sumber daya listrik” tutur Mahmud Syamsudin pula.

Peduli Lingkungan

Salah satu kendala yang kadang kala muncul dalam rangka mempercepat pengembangan Pelabuhan Gresik antara lain ialah berupa seringnya muncul resistensi masyarakat yang tinggal di sekitar pelabuhan. Menurut Mahmud Syamsudin untuk menghadapi hal seperti itu jalan terbaik yang bisa ditempuh adalah dengan melakukan pendekatan kekeluargaan, dan melibatkan masyarakat dalam berbagai kegiatan agar merasa ikut “memiliki” pelabuhan yang ada di lingkungannya.

Dalam rangka mewujudkan komitmennya sebagai perusahaan yang peduli terhadap lingkungan strategisnya, maka mitra Pelindo III Cabang Gresik PT GJT pada akhir Agustus 2013 lalu memberikan beasiswa kepada 28 siswa/siswi SMA/ sederajat yang berasal dari 8 desa di sekitar lokasi pelabuhan. Niatan memberi bantuan pendidikan itu sudah dirancang cukup lama, tetapi baru dapat dilaksanakan saat ini. Beasiswa untuk setiap siswa/siswi sebesar Rp.200,000 yang diterima tiap dua bulan sekali, dan dievaluasi tiap satu semester.

“Pemberian bantuan untuk pendidikan ini merupakan komitmen perusahaan kami terhadap lingkungan strategis di mana perusahaan kami berada. Meskipun besarnya tak seberapa, tetapi kami berharap dapat dimanfaatkan membayar SPP atau membeli keperluan belajar lainnya, agar dapat meringankan beban orang tua anak didik, justru di tengah kondisi perekonomian yang sulit saat ini” ujar Direktur PT GJT Hanreng Laima.

Direktur PT GJT juga menyatakan harapannya agar kedepan, terdapat anak-anak asal sekitar pelabuhan yang mampu meneruskan pendidikan ke perguruan tinggi dan berhasil menjadi sarjana. Ujar Hanreng pula: “Dengan modal kelulusan dan ilmu dan kompetensi pendidikannya, kami harapkan anak-anak ini kelak bisa bekerja di pelabuhan dan meningkatkan taraf hidup lebih baik dibanding dengan para orang tuanya yang kebanyakan terdiri dari nelayan, pekerja non formal dan pedagang kecil”.

Siswa/siswi yang mendapat bantuan, berasal dari desa-desa Bedilan, Kroman, Pakelingan, Kemuteran, Lumpur dan Tlogo Pojok. Dari dua desa lainnya: Kebungson dan Pulo Pancikan yang sedianya juga akan menerima bantuan, belum mengirimkan nama-nama siswa/siswi yang berhak menerimanya.(Nilam)

yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan. Sebab penyediaan alat bongkar muat yang memadai berarti kami memberi jaminan pelayanan yang prima. Selain itu juga dilakukan pembangunan program pendukung berupa sistem teknologi informasi dan pengadaan instalasi listrik” jelas GM Pelindo III Cabang Gresik.

Untuk peningkatan pelayanan bongkar muat kapal curah cair dan kayu log, dilakukan pula peningkatan *level of safety* dengan pengerukan kolam dermaga curah cair menjadi -12 meter LWS dan pengerukan dermaga talud tegak menjadi -6 meter LWS, dengan investasi sebesar Rp.30 miliar pada tahun kerja 2013 ini.

Dalam penjelasannya, GM Pelindo III Gresik Mahmud Syamsudin yang pernah menjabat sebagai GM di Cabang Probolinggo dan Cabang Kotabaru, menjelaskan pula bahwa di pelabuhan yang dipimpinnya tengah



Dua orang pekerja sedang melakukan pemasangan fasilitas pipa di dermaga curah cair Pelabuhan Gresik beberapa waktu lalu.

Pelabuhan Gresik Optimis Naikkan Volume Curah Cair

Dermaga Curah Cair yang dibangun Pelindo III Cabang Gresik akan menjadi dermaga modern. Revitalisasi itu memungkinkan bagi Pelabuhan Gresik menampung curah cair untuk kebutuhan industri dalam jumlah besar dari saat ini.

Manajemen Pelindo III Cabang Gresik belum memastikan jumlah yang bisa ditampung. Tetapi angka yang diperkirakan mendekati 500.000 ton liter bukanlah mimpi. Bila dibandingkan dengan kondisi eksisting yang hanya menampung 1.500-4.000 ton liter per tahunnya.

General Manager Pelindo III Cabang Gresik-Machmud Samsudin mengungkapkan, setelah selesainya pembangunan dermaga curah cair maka akan langsung dioperasikan. "Kemungkinan akan kita operasionalkan, mengingat sudah ada *agreement* dengan PT Petro Oxon Nusantara (PON)," katanya akhir September lalu kepada media.

Dijumpai di ruang kerjanya, Machmud Samsudin menerangkan dalam kerjasama dengan PT PON, pihak kedua menyalurkan gas sebanyak 120.000 ton liter. Jumlah itu bisa meningkat lantaran PT PON baru menyalurkan gas cair pada tahun pertama.

Dermaga curah cair modern ini merupakan yang pertama dimiliki Pelindo III Cabang Gresik. Sistem yang digunakan tidak lagi menggunakan tangki timbun atau rumah pompa. Melainkan menyalurkan produk curah cair dari kapal langsung menuju industri atau melalui truck.

Percepatan ini memungkinkan bagi mitra usaha untuk mempercepat proses distribusi komoditi curah cair sebelum ke industri. Kebetulan beberapa perusahaan besar membangun depo atau industri bersebelahan dengan Pelabuhan Gresik.

PT PON sendiri yang menyalurkan gas dari kapal langsung ke depo industri melalui pipa. Sistem ini dipastikan lebih cepat dari kondisi eksisting yang menggunakan sistem rumah pompa.

Dengan sistem rumah pompa kecepatan produktifitas bongkar muat curah cair hanya 70 ton liter/ jam. Menggunakan pompa kapal melalui pipa yang tersalur, bisa diatas 100 ton liter perjam. Berarti kita bisa menurunkan komoditi curah cair lebih besar dan lebih cepat," ungkap mantan General Manager Kota Baru itu.

Keberadaan terminal curah cair modern ini memungkinkan bagi Pelindo Cabang Gresik menggandeng mitra usaha lainnya. Salah satunya dengan PT Karya Alam Indah Sejahtera (KIAS) yang masih dalam peninjauan.

Disebutkan PT KIAS mampu menyalurkan produk curah cair mencapai 300.000 ton liter per tahunnya. Namun Machmud menyebut kerjasama dengan PT KIAS masih dalam peninjauan dan belum final. "Bisa lebih, bisa juga kurang. Tetapi kurang lebihnya sebanyak 300.000 ton liter," lanjutnya.

Demikian juga dengan PT Mega Surya juga tengah membidik dermaga curah cair ini untuk menurunkan Crude Palm Oil (CPO). Tetapi PT Mega Surya menyalurkan pipa berbeda dengan PT KIAS atau PT PON.

Mega Surya menyalurkan CPO langsung ke truck untuk diangkut menuju industri di Sidoarjo. Sejauh ini PT Mega Surya belum menjelaskan jumlah yang akan disalurkan melalui terminal curah cair modern ini.

Manajer Operasi dan Komersil Pelindo III Cabang Gresik-Teguh Budiarta menyebut terminal curah cair ini belum dihitung daya tampungnya. Tetapi bila melihat banyaknya kerjasama dengan perusahaan, memungkinkan daya salur bisa mencapai 500.000 ton liter pertahunnya.

Dia menyebut dermaga curah cair modern ini lebih cepat dalam mendukung produktifitas bongkar muat. Dengan kedalaman -12 meter low water spring (LWS) untuk sisi luar, dan -9 meter LWS untuk sisi dalam, bisa menampung kapal dengan daya angkut lebih besar.

"Memang belum kita hitung, berapa kemampuan volume yang bisa kita transfer. Tetapi bila melihat minat dari beberapa mitra usaha, kemungkinan bisa mencapai 500.000 ton liter pertahunnya," urai Teguh.

Terminal curah cair modern ini dibangun pada Februari 2013 dan diprediksi selesai akhir bulan ini. Ukuran panjang terminal curah cair ini 210 meter x 50 meter, dengan dua dermaga sisi luar dan dalam.

"Jumlah kapal yang bisa kita tampung, belum kita hitung. Tetapi dengan dua dermaga sisi dalam dan luar, bisa dua kapal ukuran besar yang bisa sandar di dermaga," jelas Teguh. Dia menambahkan, investasi yang dikeluarkan untuk terminal curah cair modern ini kurang lebih Rp 50 miliar.

Beroperasinya terminal curah cair modern ini difokuskan untuk bongkar muat CPO, BBM, minyak oreng, maupun *chemical product*. Pipa yang terhubung dari dermaga terdapat tiga saluran untuk memindahkan masing-masing komoditi.

Terminal curah cair modern ini mematahkan kondisi eksisting di dermaga 70 yang selama ini digunakan untuk bongkar muat produk curah cair. Selama ini dermaga 70 digunakan untuk menurunkan produk curah cair dari kapal tongkang.

Sementara muatan kapal tongkang tidak sebesar kapal tanker yang dengan daya muat lebih besar. Demikian juga dengan sistem bongkar muat di dermaga 70 masih menggunakan rumah pompa dengan kemampuan 70 ton liter per jam. (RIF)



Para pekerja tengah bekerja untuk menyelesaikan pembangunan dermaga curah cair di Pelabuhan Gresik.

Terminal Teluk Lamong Green Port Pertama di Indonesia

Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Suryanto mengungkapkan akan menjadikan terminal Teluk Lamongan sebagai pelabuhan ramah lingkungan atau green port. Terminal Teluk Lamong ini merupakan pengembangan dari Pelabuhan Tanjung Perak. Dijelaskan Djarwo, Teluk Lamong nantinya tidak akan menggunakan tenaga bahan bakar minyak (BBM) dalam operasional mesin bongkar muat. Tapi akan menggunakan peralatan energi listrik hingga gas. Bahkan untuk menggerakkan peralatan bongkar muat akan memanfaatkan teknologi kontrol elektronik.

Desain
Terminal
Teluk Lamong
Surabaya.

"Ide kita terminal Teluk Lamong akan menjadi green port. Kita akan mengurangi penggunaan karbon. Nah, kalau sekarang kita ke Tanjung Perak banyak alat-alat kita yang pakai diesel. Ini selain BBM mahal, timbulkan efek rumah kaca," beber Djarwo di sela tinjauan ke Teluk Lamong bersama Dahlan Iskan akhir September lalu.

Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III-Husein Latief bersama Ketua DPC Organda Khusus Pelabuhan Tanjung Perak-Kody Lamahayu pasca penandatanganan nota kesepahaman penggunaan angkutan ramah lingkungan untuk Terminal Teluk Lamong di Kantor DPC Khusus Organda Pelabuhan Tanjung Perak, Rabu (21/8).

Pelindo III mendesain Terminal Teluk Lamong sebagai terminal yang ramah lingkungan. Alhasil, proyek perluasan Pelabuhan Tanjung Perak itu akan mengurangi konsumsi bahan bakar minyak (BBM) di lokasi terminal.

Peralatan bongkar muat misalnya, nantinya akan digerakkan dengan menggunakan tenaga listrik. Pasokan listrik nantinya akan diperoleh dari PLN dan pembangkit listrik yang akan dibangun oleh Pelindo III di lokasi Terminal Teluk Lamong.

"Kami menggandeng PT Rekayasa Industri (Rekind) untuk mengembangkan Pembangkit Listrik Tenaga Gas (PLTG) di Terminal Teluk Lamong. Diawal operasi tahun 2014 kami membutuhkan listrik sekitar 16 MW, tahun 2016 30 MW, dan ditahun 2018-2020 sekitar 100 MW," jelas Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief pasca penandatanganan nota kesepahaman penggunaan angkutan ramah lingkungan untuk Terminal Teluk Lamong di Kantor DPC Khusus Organda Pelabuhan Tanjung Perak beberapa waktu lalu.

Husein menambahkan, pilihan menggunakan menggunakan energi alternatif merupakan komitmen manajemen Pelindo III. Selama ini pandangan masyarakat terhadap pelabuhan adalah sumber polusi dan daerah yang memiliki suhu udara sangat panas.

"Selama ini alat-alat pelabuhan masih menggunakan solar yang menghasilkan asap, kami akan merubah itu di Terminal Teluk Lamong. Nantinya, emisi gas hasil pembakaran BBM akan kami kurangi, jadinya lebih bersih dan tentunya ramah lingkungan," tambahnya.

Guna mendukung gerakan ramah lingkungan, Organda akan melakukan penyesuaian armada yang akan beroperasi di Terminal Teluk Lamong. Nantinya, truk-truk yang melakukan kegiatan di Terminal Teluk Lamong juga akan menggunakan bahan bakar gas baik LNG atau CNG. Khusus

t r u k

yang masih menggunakan mesin diesel, mereka akan diwajibkan menggunakan mesin dengan standar emisi Euro 4 yang ramah lingkungan.

"Secara bertahap, mulai tahun depan kami akan menyiapkan truk trailer dan truk bak terbuka berbahan bakar gas untuk mendukung pengiriman barang di Terminal Teluk Lamong," kata Kody.

Sementara itu saat disinggung mengenai operasional Terminal Teluk Lamong, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak I Nyoman Gde Saputra menyatakan perlunya terminal tersebut dalam mendukung kinerja Pelabuhan Tanjung Perak. Nyoman menganggap saat ini Pelabuhan Tanjung Perak sudah cukup padat, sehingga dibutuhkan alternatif terminal lain guna menjamin kelancaran distribusi barang di wilayah Jawa Timur dan sekitarnya.

"Semakin cepat Terminal Teluk Lamong beroperasi tentunya akan semakin baik bagi perekonomian di wilayah timur Indonesia khususnya Jawa Timur ini," lanjut Nyoman.

Terkait penggunaan tenaga alternatif, pihaknya menyerahkan sepenuhnya kepada Pelindo III selaku operator. Walau demikian, Nyoman menyatakan apresiasinya kepada Pelindo III karena memiliki komitmen dalam mewujudkan pelabuhan yang lebih ramah lingkungan.

Selain itu, terminal Teluk Lamong Surabaya ini bakal dilengkapi dengan fasilitas monorel yang terhubung dengan Pelabuhan Tanjung Perak. Saat ini terminal yang mengusung konsep pelabuhan ramah lingkungan ini sedang dalam proses pembangunan. Nantinya sistem teknologi operasional bongkar muat akan serba canggih. "Dari awal Teluk Lamong ingin kita desain jadi energi yang ramah lingkungan," jelasnya.

Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dahlan Iskan senang mendengar konsep dari Pelindo III yang mengusung green port. Bekas Dirut PLN ini juga menjelaskan nantinya terminal Teluk Lamong yang merupakan pengembangan Tanjung Perak ini bisa melayani kapal-kapal berukuran super besar.

"Pelabuhan baru ini bisa menerima kapal-kapal besar. Namun ada kendala, laut selat kanal harus bisa dikeruk 16 meter. Jangan sampai pelabuhan masuknya hanya 9 meter. Ini sedang dalam proses perijinan," paparnya. (Mutiar)

Ilustrasi.

Mock Up
Automated
Container
Transporter
(ACT).

Soal Monorel Tanjung Perak Jadi Contoh

Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Dahlan Iskan menyaksikan uji coba mock up pengangkut kontainer otomatis (ACT) atau monorel khusus kontainer.

Uji coba tersebut dilakukan pagi ini di terminal Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dahlan pada kesempatan ini mengajak sang cucu, Ica. Nantinya proyek monorel ini dibangun dan dikembangkan oleh konsorsium BUMN. Pada sambutannya Dahlan menilai pembangunan monorel khusus ini harus terwujud karena merupakan kebanggaan bangsa. "Ini inisiatif dan pemikiran BUMN. INKA, Adhi dan LEN. Saya minta diurus dengan serius," ucap Dahlan saat menyaksikan uji coba mock up ACT di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Menurutnya monorel ini bisa mengurangi kepadatan lalu lintas yang tinggi di Pelabuhan Tanjung Perak. Hadir pada kesempatan itu, Direktur Utama

Pelindo III Djarwo Suryanto, Direktur Utama Adhi Karya Kiswodarmawan dan Direktur Utama LEN Abraham Mose. Pada sambutannya, Djarwo menjelaskan pengembangan monorel angkutan kontainer ini masih tahap feasibility study atau uji kelayakan. Proyek monorel sepanjang 11,44 km ini, nantinya menelan biaya hingga 2,5 triliun.

"Pagi ini mudah-mudahan bisa jalan. Kita masuk tahapan 2. Aspek teknis kelayakan dan keamanan, kemudian aspek ekonomis rute stasiun yang dibangun. Rute Tanjung Perak-Margo Mulyo-Tanjung Lamong. Kalau ini feasible, kita sama-sama bikin," sebutnya.

Lebih lanjut Dahlan Iskan meminta agar proyek Automated Container Transporter (ACT) segera diselesaikan. Dahlan yakin monorel pembawa peti kemas tersebut akan sangat signifikan mengurangi kepadatan lalu lintas di Pelabuhan Tanjung Perak. "Monorel ini merupakan pemecahan masalah lalu lintas yang bagus," kata Dahlan saat melakukan uji coba ACT di pelataran Pelindo III, kepada DERMAGA.

Dahlan yakin proyek monorel sepanjang 11,4 km ini akan cepat terselesaikan karena yang membangun adalah konsorsium BUMN sendiri yakni PT Inka, PT LEN Industri, PT Adhi Karya, dan tentunya PT Pelindo III sendiri.

"Kalau belajar dari tol Bali pasti bisa cepat selesai. Dan tak akan bisa buat ini kalau BUMN-nya tak kompak," lanjut Dahlan. Dahlan berharap agar proyek monorel peti kemas yang menghubungkan Teluk Lamong dan Pelabuhan Tanjung Perak ini segera dimulai begitu proyek Teluk Lamong selesai. Setidaknya tahun 2015, monorel peti kemas sudah bisa digunakan. "Kalau berhasil tak menutup kemungkinan akan diterapkan di pelabuhan lain, Tanjung Priok misalnya," kata Dahlan mengakhiri perbincangan.(FEB)

Direktur Utama Pelindo III (dua dari kanan) saat menjelaskan proyek ACT kepada Menteri BUMN Dahlan Iskan (kanan)

PERINGATAN SUMPAH PEMUDA

KOK SEMAKIN REDUP.....

Cak Derma Berkata



Apresiasi Pembaca

Redaksi Majalah Dermaga memberikan apresiasi kepada para pembaca setianya. Mereka berkesempatan memperoleh hadiah eksklusif dari Majalah Dermaga. Kali ini mereka yang beruntung adalah Edi Mulyono (Pegawai Pelindo III Kawasan Kalianget), Triyono (Pegawai Kantor Pusat Pelindo III), Ahmad Hariri (Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Surabaya), Rikki Setyadi (Mahasiswa ITS Surabaya). Hadiah diberikan kepada mereka atas komentar membangun yang mereka sampaikan di fanpage Facebook Majalah Dermaga. Pengambilan hadiah dapat menghubungi Sdri. Ardella Trastiana Dewi dengan nomor telepon 085640757969 (hari dan jam kerja).

Keunggulan E-RTG
E-RTG menggunakan 16 roda, memiliki kemampuan unik untuk mentolerir dan berjalan pada permukaan Container Yard (CY) yang bergelombang. Sistem ini juga mencakup paket lengkap truck guidance infrastructure, sebuah stasiun operasi khusus Graphical User Interface (GUI), dan sistem TI yang sesuai dengan interface Terminal Operating System (TOS).

Keunggulan lain menggunakan E-RTG adalah pengelola terminal operator tidak perlu merubah infrastruktur yang telah terpasang pada CY, karena E-RTG menggunakan 16 Roda yang bisa diterapkan di terminal manapun seperti RTG diesel pada umumnya. Selain itu, E-RTG ini juga menggunakan energi listrik yang ramah lingkungan sehingga hasil emisi gas buang CO2 yang dihasilkan bisa turun hingga 70% dengan perbandingan sebagai berikut:

- Diesel RTG CO2 emissions/year : 375,936 Kg
- Electric RTG CO2 emissions/year : 93,440 Kg

Dari sisi konsumsi bahan bakar juga lebih hemat 50% dengan asumsi sebagai berikut:

DIESEL	ELECTRIC
Cost/Liter : \$0,76 USD	Cost/kWh : \$0,16 USD
10 Container moves/hour = 21 Ltr	10 Container moves/hour = 20kWh
Cost/hour : \$15,86 USD	Cost/hour : \$3,22 USD
Cost/year : \$115,801 USD	Cost/year : \$23,477 USD

Menurut Prasetyadi SM Pemeliharaan Fasilitas Pelindo III adalah upaya modernisasi alat untuk meningkatkan produktifitas di Pelabuhan sebagaimana harapan para pengguna jasa, "ujarnya. Pada tahun ini, Pelindo III sudah melakukan studi untuk membeli 11 unit E-RTG dimana tahun 2014 rencananya untuk dioperasikan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) yang telah menerapkan pelayanan 24 jam nonstop kegiatan Receiving / Delivery. Biaya operasional dari E-RTG ini juga diklaim lebih hemat 50-60% dibanding menggunakan mesin diesel, belum lagi biaya perawatan mesin diesel jauh lebih mahal ujarnya.

Realisasi bongkar muat peti kemas di TPKS pada semester I tahun 2013 sebanyak 289.123TEUs, diharapkan nanti setelah menggunakan E-RTG, produktivitas pelayanan bongkar muat peti kemas akan lebih baik. Selain melengkapi dengan peralatan angkat dan angkut yang terbaru, TPKS juga melakukan peningkatan layanan kepada pengguna jasa pelabuhan melalui perluasan container yard, perpanjangan dermaga, serta penambahan investasi peralatan lainnya, guna mengantisipasi peningkatan arus bongkar muat dari tahun ketahun.

skannya.

ELECTRIC RTG

Green Technology

Pesatnya perkembangan teknologi melahirkan modernisasi peralatan yang dirasakan menjadi kebutuhan bahkan tuntutan untuk peremajaan peralatan di pelabuhan. Dalam beberapa dekade ini telah terjadi perubahan paradigma transportasi laut, dari era konvensional menjadi era kontainerisasi dan mekanisasi yang kesemuanya mengarah pada efisiensi pengelolaan transportasi laut, baik terhadap alat angkat dan angkut itu sendiri maupun pengelolaan pelabuhan.

Dampak positif efisiensi diharapkan mampu menekan biaya operasional dan distribusi yang pada akhirnya mempengaruhi harga jual barang dan ditingkatkan internasional diharapkan komoditi ekspor Indonesia mempunyai daya saing di pasar global.

Tidak lama ini telah diperkenalkan salah satu inovasi peralatan Rubber Tyred Gantry (RTG) yang sebelumnya bermesin diesel menjadi Electric RTG (E-RTG). Sistem baru ini diklaim mampu memberikan penghematan biaya operasional, produktivitas yang lebih besar, kepastian waktu pelayanan dan tingkat keamanan yang tinggi kepada terminal operator yang mengoperasikannya.



PELTI Jatim
Gelar Turnamen ITF Junior
“Widjojo Sujono Pelindo III – MNC Group”

SURABAYA – Turnamen Internasional Tennis Federation (ITF) Junior Widjojo Soejono Pelindo III-MNC Group ke-32 tahun 2013 digelar di Surabaya. Turnamen tersebut merupakan agenda resmi Internasional Tennis Federation (ITF) yang digelar tanggal 13 - 20 Oktober 2013 di lapangan tenis makodam V Brawijaya Jl. Hayam Wuruk Surabaya. Turnamen tenis internasional tersebut diikuti 400 petenis yang berasal dari 35 negara, jumlah petenis maupun negara peserta meningkat dari tahun sebelumnya, dimana pada tahun 2012 lalu hanya diikuti 200 petenis dari 30 negara.

Sejumlah negara yang baru kali ini ambil bagian, antara lain Spanyol, Brazil, Latvia, Jerman, Portugal dan Republik Dominika. Sementara negara yang sudah rutin dan sering mengirimkan petenisnya antara lain : Singapura, Thailand, Filipina, Malaysia Kamboja, Jepang, India, Mesir, Taiwan, Cina, Australia, Korea Selatan, Selandia baru, Rusia, Inggris dan Amerika Serikat.

Mengenai target, Ketua Umum Pengda PELTI Jatim Husein Latief menyebut tidak memiliki target khusus pada turnamen tersebut. Saat ini pihaknya masih fokus pada program pelatihan dan even pada masing-masing daerah sambil mengumpulkan database untuk cari atlet berbakat.

"Sementara kita ingin membangkitkan semangat petenis junior daerah, setelah itu baru kita mengejar prestasi, kita berharap muncul petenis berbakat dari junior, namun kendati tidak membebani target muluk-muluk, Jatim tetap menurunkan petenis-petenis terbaiknya" ujar Husein yang juga merupakan Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha PT Pelindo III.

Menurut Husein, saat ini PELTI Jatim sedang menggiatkan pertandingan Sabtu dan Minggu (Persami) yang tersebar pada 6 (enam) korwil Jatim. "Kami konsentrasi pembinaan dan pembibitan atlet, setelah atlet terbaik diperoleh, nanti kita tentukan pola latihannya", tegas Husein Latif.

“Jadwal Turnamen International Tennis Federation (ITF) Junior Widjojo Soejono Pelindo III-MNC Group ke-32 tahun 2013 sebenarnya bersamaan dengan kalender serupa di Sri Lanka, tapi banyak petenis junior mancanegara yang lebih memilih datang ke Indonesia, karena merasa lebih nyaman bermain di Surabaya”, tambah Husein.

Direktur Turnamen Didik Mosem Priyadi menuturkan, panitia memberikan beberapa kemudahan kepada petenis mancanegara yang hadir, diantaranya penginapan yang dekat dengan tempat pertandingan dan bantuan sarana transportasi dari penginapan ke lapangan.

“Meskipun tidak ada kewajiban dari panitia untuk menyediakan sarana transportasi bagi peserta, tapi kami tetap memberikan pelayanan kepada tamu-tamu asing tersebut. Di negara lain, hal seperti ini tidak ditemukan dan peserta harus mencari sendiri, termasuk penginapan” tambah Didik.

Sementara itu, Edi Priyanto selaku Publikasi Turnamen International Tennis Federation (ITF) Junior Widjono Soejono Pelindo III-MNC Group ke-32 tahun 2013 ketika dikonfirmasi reporter majalah dermaga mengatakan bahwa selain level internasional kelompok umur 18 tahun (KU-18), pada turnamen ITF Junior tersebut juga mempertandingkan kelompok umur 8 tahun (KU-8), kelompok umur 10 tahun (KU-10), kelompok umur 12 tahun (KU-12), kelompok umur 14 tahun (KU-14) dan kelompok umur 16 tahun (KU-16).

Pembinaan atlet tenis tidak dapat dilakukan secara instan sehingga diperlukan banyak turnamen guna mengasah kemampuan para atlet sehingga siap berlaga di jenjang yang lebih tinggi.

“Dari event Turnamen International Tennis Federation (ITF) Junior Widjojo Soejono Pelindo III-MNC Group ke 32 tahun 2013, nantinya diharapkan akan muncul bibit-bibit baru yang mampu mengharumkan nama Indonesia di kancah olahraga tenis dunia” pungkas edi. (Berlian)

BLUE ECONOMY Justru di Lautan Kita Jaya !



Ilustrasi.

Semboyan
Yalesveva
Jayamahe
tidak hanya
bisa diterapkan
untuk perang
juga dalam
membangun
perekonomian

“Padahal terdapat dua “gawe akbar” Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN) saat ini adalah mendorong diundangkannya RUU Kelautan menjadi UU. Selain itu juga tengah memperjuangkan disahkannya rumusan Kebijakan Kelautan Indonesia (KKI) menjadi produk regulasi dari pemerintah dalam membangun bidang kelautan di Indonesia. Padahal jika dua regulasi itu dapat dijalankan dengan baik dan didukung semua elemen bangsa, maka tak kurang dari 25 tahun ke depan Indonesia akan menjadi negara yang lebih besar, mandiri dan kuat lantaran berhasil mengelola potensi kelautan dengan maksimal” ungkap Sekretaris DEKIN Dedy H Sutisna.

Konvensi PBB

Para ahli ekologi mempunyai pendapat yang sama: bumi manusia yang kecil ini, tak bisa secara terus-menerus dieksploitasi dengan cara konvensional. Dalam rangka meningkatkan kesejahteraan manusia, pernah digalakkan pemanfaatan sumber daya alam berdasar “Green Economy”. Tetapi ketika eksploitasi yang terjadi adalah praktik illegal logging alias pembalakan liar dengan akibat berkurangnya secara drastis hutan-hutan di berbagai penjuru dunia, maka segera dilakukan moratorium dengan cara melakukan tebang selektif. Demikian pula halnya dengan “Brown Economy” yang berakibat pada illegal mining atau penggalian liar yang berakibat pada rusaknya ekosistem di planet hijau ini, maka usaha pertambangan segera ditata kembali secara bijak.

Melewati kajian, uji lapangan dan perdebatan panjang, akhirnya disetujui bahwa lautan yang luasannya meliputi 70% permukaan bumi, dapat dijadikan sebagai sumber ekonomi untuk masa kini dan masa depan. Dengan berbagai kandungan yang terdapat di dalamnya, lautan akan mampu menyelamatkan masa depan manusia dan makhluk hidup lainnya. Tentu, pemanfaatannya harus dilakukan dengan cara yang menjauhi kerusakan, agar tak menimbulkan malapetaka atas lingkungan seperti yang pernah terjadi pada eksploitasi hutan dan

kandungan bumi sebelumnya, untuk itu badan dunia PBB telah menerbitkan peta jalan pengembangan ekonomi berbasis kelautan.

“Pada tahun 1982 Indonesia telah meratifikasi United Nation Convention in Law Of Sea (UNCLOS) sebagai pedoman pengembangan ekonomi berbasis kelautan. Konvensi itu mengatur langkah-langkah penanganan yang menyeluruh dan terpadu, guna meningkatkan pemanfaatan, pelestarian, perlindungan laut dan pengelolaan wilayah laut secara terpadu, serasi efektif dan efisien. Maka seharusnya berbarengan dengan itu, kita sudah segera mengundang UU Kelautan, sebagai dasar kebijakan kelautan di Indonesia, dan RUU Kelautan tak perlu mengendap selama delapan tahun di DPR” kata Sekretaris DEKIN.

Kebijakan publik di bidang kelautan meliputi berbagai bidang pemerintahan, sehingga memerlukan keterpaduan dalam merumuskan kebijakan kelautan sejak awal, agar tidak terjadi tumpang tindih antar institusi. Dalam rangka keterpaduan rumusan kebijakan kelautan, berdasar Keppres No: 161/1999, telah dibentuk Dewan Maritim Indonesia. Namun nomenklatur DMI memiliki pengertian yang terbatas sehingga tak sesuai dengan cakupan tugas dan fungsi yang dimiliki oleh dewan tersebut. Kemudian untuk mengubah DMI dibentuk Dewan Kelautan Indonesia sesuai dengan Keppres Np.21 tahun 2007 tentang Dewan Kelautan Indonesia, yang diketuai oleh Menteri Kelautan & Perikanan.

Agenda besar yang saat ini sedang dirumuskan oleh DEKIN adalah:

- RUU Kelautan
- Kebijakan Kelautan Indonesia (Ocean Policy)
- Kebijakan ekonomi kelautan dengan model ekonomi biru.

Ramah Lingkungan

Dalam bukunya “The Blue Economy: 10 years, 100 innovation and 100 million jobs” yang terbit tahun 2010, penulis asal Belgia Gunter Pauli membeberkan konsep ekonomi biru yang meneladani cara kerja alam. Menurutnya, alam bekerja sesuai dengan apa yang disediakan dengan efisien, tidak mengurangi tetapi justru memperkaya alam itu sendiri. Diberikan contoh tentang limbah dari satu proses

menjadi bahan baku atau sumber energy bagi yang lain, secara efisien dan merata tanpa ekstraksi energy eksternal. Pauli juga membeberkan 100 inovasi ekonomi praktis berdasar blue energy dengan prinsip mencontoh cara kerja ekosistem dan lingkungan yang diproduksi secara alami.

Akhir tahun 2012 lalu Menteri Kelautan dan Perikanan selaku Ketua DEKIN Sharif Cicip Sutardjo mengundang Gunther Pauli dalam kapasitasnya selaku Direktur Blue Economy Holding. Pada kesempatan berbicara di Jakarta, Pauli memaparkan konsep penembangan ekonomi berbasis kelautan yang dikelola secara komprehensif dengan manajemen berkesinambungan dan pelestarian asset. Salah satu aspek pengelolaan itu adalah kepedulian sosial, efisiensi sumber daya alam dan sistem produksi tanpa menyisakan limbah.

Konsep blue economy bertolak dari konsep Green Economy yang berkembang sebagai kritik dan reaksi terhadap sistem ekonomi yang cenderung mencemari dan merusak lingkungan yang disebut sebagai Brown Economy. Konsep Green Economy berprinsip pada upaya peningkatan dan pemerataan kesejahteraan umat manusia, peningkatan pendapatan dan kesempatan kerja yang didorong oleh investasi rendah emisi karbon dan berpotensi tidak ramah lingkungan. Sebagai kepanjangan dari Green Energy, diperkenalkan pula konsep Blue Economy dengan semboyan “blue sky – blue ocean, yang berprinsip pada efisiensi alam, zero waste dengan memanfaatkan limbah menjadi bahan baku atau sumber energy bagi proses produksi lain, kepedulian sosial, sistem siklus produksi dan inovasi serta adaptasi.

“Konsep ini sangat menguntungkan bila dijadikan acuan dalam memanfaatkan potensi sumberdaya kelautan dan perikanan di Indonesia, sebagai sebuah negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas dan dapat dijadikan pondasi sumber ketahanan pangan Indonesia. Konsepsi pembangunan berkelanjutan ini telah menjadi arus utama alam kenijakan pembangunan ekonomi di berbagai negara, termasuk Indonesia. Dalam prinsip, semua pihak bekepentingan dengan pembangunan yang tidak mengorbankan masa depan.

Apa yang kita lakukan sekarang, tidak hanya untuk hari ini saja, tetapi juga harus menjadi warisan yang lebih baik bagi generasi mendatang” jelas Cicip.

Jadi Pendorong

Pakar kelautan Institut Pertanian Bogor Tridoyo Kusumastanto mengatakan bahwa konsep Blue Energy akan menjadi rujukan bagi negara-negara lain dalam mengelola sumberdaya kelautannya. Konsep itu diyakini bisa menjadi trend saat ini dan masa datang, karena mampu mengoptimalkan potensi yang konsisten namun tidak merusak lingkungan. Konsep ini juga tidak semata-mata hanya dapat diterapkan di sektor kelautan dan perikanan, tetapi juga di semua sektor di bidang kelautan seperti pariwisata bahari, pertambangan dan perhubungan, hingga katasakti “Yalesveva Jayamahe” tak menjadi monopoli TNI-AL, tetapi juga bisa diterapkan di segmen perekonomian secara umum. Ujarnya: “Pada prinsipnya Blue Energy bertujuan memadukan tiga kepentingan pembangunan, yaitu mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan menjaga kualitas sumberdaya serta lingkungan”.

Lebih jauh dikatakan: Indonesia mempunyai peningkatan struktur ekonomi diatas 6%. Pada tahun 2030 mendatang diprediksi Indonesia bisa menjadi salah satu dari tujuh negara dengan ekonomi terbesar di dunia, apabila dapat mengelola ekonomi makro dan mikro dengan implementasi yang baik. Aspek penting lain yang perlu dikembangkan adalah sektor jasa kelautan, sebab pada Blue Energy juga tercakup pengembangan bahan pangan, obat-obatan, bahan kecantikan serta kesehatan yang berbasis pada sumberdaya kelautan, dengan asumsi 22,7% peningkatan ekonomi berasal dari sektor pertambahan di wilayah laut.

Secara terpisah guru besar Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Profesor Firmanzah menjelaskan bahwa Blue Economy merupakan upaya mengelola sumberdaya kelautan melalui manajemen berkesinambungan yang menyatukan pembangunan laut dan darat. Gagasan ini dapat diimplementasikan secara universal ke dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Hasil riset dari McKinsey Global Institute menyatakan sektor perikanan dan pertanian mulai hulu hingga hilir diprediksi mencapai besaran US \$.450 miliar. (Nilam).

Pelindo III Youth Camp 2013

*Kenalkan Pelabuhan
Pelindo III Gandeng 19 Perguruan Tinggi*

Sebanyak 56 mahasiswa dari 19 perguruan tinggi di wilayah Jawa Timur ikut ambil bagian dalam kegiatan pengenalan pelabuhan yang diselenggarakan oleh Pelindo III atau Pelindo III, Kamis pertengahan September silam. Kegiatan bertajuk Pelindo III Youth Camp 2013 itu ditujukan untuk memberikan pemahaman mengenai pelabuhan kepada para generasi muda khususnya mahasiswa.

Pelaksana Harian Sekretaris Perusahaan, Dothy, yang mewakili Direktur Personalia dan Umum Pelindo III menyatakan pelabuhan sebagai bagian dari mata rantai logistik nasional belum banyak dikenal oleh masyarakat. Terlebih bagi para generasi muda yang selama ini hanya mendengar pemberitaan dan stigma negatif tentang pelabuhan seperti tempat jual beli barang gelap, lekat dengan premanisme dan hal-hal negatif lainnya.

"Peran pelabuhan sangat penting dalam menunjang perekonomian suatu bangsa, terlebih lagi di Indonesia, itulah yang hendak kita sampaikan kepada para mahasiswa dan generasi muda, hal-hal negatif yang selama ini mereka dengar tidak sepenuhnya benar," kata Dothy saat pembukaan Pelindo III Youth Camp 2013 di Kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Pelindo III Youth Camp 2013 diselenggarakan selama tiga hari terhitung mulai 12 -16 September 2013. Tema yang diambil dalam kegiatan itu adalah "Now A Learner, Tomorrow A Leader". Selama tiga hari, mahasiswa akan diberikan pembekalan materi seputar pelabuhan khususnya bisnis yang dijalankan oleh Pelindo III.

Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto, ditemui disela-sela acara menyampaikan bahwa Pelindo III Youth Camp 2013 kali ini merupakan kegiatan kedua setelah diselenggarakan pertama kali pada tahun 2011. Menurutnya, Pelindo III Youth Camp 2013 diselenggarakan untuk mencetak generasi muda yang memiliki wawasan luas, salah satunya mengenai aktivitas kepelabuhanan. Selain itu, para mahasiswa itu nantinya diharapkan dapat menjadi duta bagi Pelindo III untuk menyampaikan informasi yang benar seputar kepelabuhanan kepada masyarakat luas.

"Mereka adalah mahasiswa yang berpendidikan, diharapkan dengan mereka menjadi duta Pelindo III, mereka mampu mengkomunikasikan kepada masyarakat hal-hal terkait dengan Pelindo III yang selama ini mungkin belum banyak diketahui oleh orang awam," jelasnya.

Edi menambahkan, Pelindo III Youth Camp 2013 diarahkan pada sebuah kegiatan pengenalan pelabuhan dalam bentuk diskusi dan kegiatan kelompok yang meminta partisipasi aktif para peserta. Para mahasiswa juga dikenalkan langsung dengan kondisi riil di lapangan melalui metode "See, Touch and Feel" atas aktivitas yang ada di dalam sebuah terminal.

"Mereka juga diajarkan mengenai kepemimpinan dan kerja tim melalui kegiatan outbond di alam terbuka," lanjut Edi.

Pelindo III Youth Camp 2013 diikuti oleh 19 perguruan tinggi negeri dan swasta di Jawa Timur meliputi Surabaya, Malang, Probolinggo, Pasuruan, dan Madura. Perguruan tinggi itu meliputi Universitas Airlangga, Institut Teknologi 10 Nopember, Universitas Negeri Surabaya, Universitas Surabaya, Universitas Muhammadiyah Surabaya, Universitas 17 Agustus, Universitas Wijaya Kusuma, UPN Veteran Jawa Timur, Universitas Hang Tuah, STIAMAK Barunawati, dan Universitas Katholik Widya Mandala.



Direktur Utama PT BJT Rahmat Satria saat memakaikan jaket kepesertaan kepada perwakilan peserta Pelindo III Youth Camp 2013.

Selanjutnya, untuk perguruan tinggi dari Malang meliputi Universitas Brawijaya, Universitas Muhammadiyah Malang, dan Universitas Negeri Malang. Universitas Panca Marga Probolinggo, Universitas Merdeka Pasuruan, Universitas Trunojoyo Madura, Universitas Madura, dan Universitas Wiraraja Madura.

Suasana aktivitas di dalam ruangan pada pelaksanaan Pelindo III Youth Camp 2013 beberapa waktu lalu.



Direktur Utama PT BJT Rahmat Satria.



Plh. Sekretaris Perusahaan Pelindo III Dothy saat memberikan cinderamata kepada perwakilan perguruan tinggi peserta Pelindo III Youth Camp 2013.

Kepemimpinan dan Motivasi

Selama tiga hari, mahasiswa dari 19 perguruan tinggi di Jawa Timur itu diajarkan mengenai kepemimpinan dan pentingnya untuk menjadi diri sendiri. Pada awal acara, mereka langsung memperoleh bekal menjadi pemimpin lewat cerita pengalaman dan perjuangan Direktur Utama PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Rahmat Satria dalam mencapai posisinya sekarang ini.

Selama sekitar 90 menit, para mahasiswa dan dosen pendamping saling berbagi. Rahmat memulai kisah perjuangannya dari lingkungan keluarganya. Dia berkisah bahwa dirinya merupakan anak yang tumbuh dewasa bersama ibunya. Ayahnya telah meninggal dunia sehingga bersama ibunya dia berjuang untuk memperoleh kehidupan yang lebih baik.

"Saya juga sempat tidak naik kelas, tapi bukan berarti semuanya akan selesai sampai disitu. Saya merasa bahwa hidup ini masih panjang dan perlu perjuangan untuk meraih impian dan cita-cita kita, itu yang menjadi motivasi saya untuk terus berjuang dan berusaha," kata Rahmat Satria.

Bapak tiga orang anak ini juga berkisah tentang pengalaman kerjanya. Rahmat mengakui, untuk mencapai posisinya sekarang ini dia harus berpindah-pindah pekerjaan dan posisi. Pernah merasakan sebagai pegawai di Departemen Perhubungan (kini Kementerian Perhubungan) hingga akhirnya berlabuh di Pelindo III.

"Ada 11 kali saya berpindah-pindah, hingga pada akhirnya saya dipercaya oleh Pelindo III untuk menjadi

Direktur Utama di PT BJTI yang merupakan anak perusahaan Pelindo III," jelasnya.

Rahmat mengingatkan agar para generasi muda memiliki cita-cita setinggi mungkin. Menurutnya, cita-cita merupakan motivasi dalam menggapai tujuan hidup, walaupun berasal dari keadaan keluarga yang kurang bercukupan.

Pernyataan Rahmat memperoleh tanggapan beragam dari para peserta Pelindo III Youth Camp 2013. Salah satunya adalah Maskur dari Universitas Trunojoyo Madura. Dengan logat Madura yang kental, mahasiswa semester lima itu mengatakan bahwa kesuksesan yang diraih oleh seseorang adalah takdir dan kehendak Tuhan. Tak terkecuali yang telah diraih oleh Rahmat Satria sekarang ini.

"Semua itu tergantung takdir, namun demikian memang setiap manusia harus berusaha atau berikhtiar," katanya.

Tanggapan lain juga muncul dari dosen pendamping. Adalah Ferdy yang merupakan pendamping dari mahasiswa ITS mengatakan bahwa cita-cita bagi seseorang merupakan gambaran orang itu dimasa mendatang. Walaupun tidak semua orang dapat mewujudkan cita-cita mereka, namun menurut Ferdy cita-cita merupakan gerbang menuju sebuah kesuksesan.

"Cita-cita tinggi itu penting, walaupun tidak terwujud tetapi itu kan hanya cita-cita, manusia bisa berganti cita-cita yang lain jika cita-cita awalnya tidak tercapai," urainya.

Pengenalan Pelabuhan

Selain memperoleh bekal kepemimpinan dan motivasi oleh Rahmat Satria, seluruh peserta diberikan pengetahuan tentang pelabuhan khususnya Pelindo III. Materi disampaikan oleh Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto.

Edi menjelaskan pengetahuan seputar kepelabuhanan dan peran Pelindo III dalam pengelolaan pelabuhan. Pengenalan perusahaan penting disampaikan mengingat sebagian besar peserta masih awam tentang pelabuhan.

"Selama ini ketika berbicara tentang pelabuhan, kebanyakan orang akan berpikir tentang kapal, dan sering kali Pelni yang disebut, bukan Pelindo, untuk itu disini kami akan meluruskan itu semua," kata Edi memulai paparannya.

Selama sekitar 45 menit para peserta diberikan pemahaman mengenai pelabuhan dan Pelindo III dan selanjutnya mereka diajak berkeliling ke terminal-terminal yang menjadi wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Perak termasuk PT BJTI dan PT Terminal Petikemas Surabaya (PT TPS). (Mirah)

Ajarkan Tanggung Jawab dan Kemandirian

Pelindo III Youth Camp kembali dihelat oleh Pelindo III. Ajang dua tahunan ini kini memasuki tahun kedua. Setelah sukses pada event perdana di tahun 2011, Pelindo III Youth Camp 2013 digelar dengan konsep yang sama dengan memadukan konsep indoor dan outdoor. Hal yang cukup membedakan adalah jika di tahun 2011 silam kegiatan luar ruang dilaksanakan di lingkungan hotel bintang lima, kali ini kegiatan itu dilaksanakan di lereng Gunung Arjuno, Jawa Timur.

Alhasil, panitia penyelenggara Pelindo III Youth Camp menggandeng fasilitator kegiatan luar ruang untuk memberikan pemahaman dan inspirasi kepada peserta sesuai dengan tema pelaksanaan "Now A Learner, Tomorrow A Leader". Selama tiga hari, peserta Pelindo III Youth Camp 2013 menghabiskan waktu mereka bersama tim fasilitator dari Kaliandra Sejati.

"Kali ini kami mencoba untuk benar-benar menerapkan konsep luar ruang di alam, untuk itu lingkungan lereng Gunung Arjuno ini menjadi pilihan panitia," kata Ketua Panitia Pelindo III Youth Camp 2013 Dothy.

Hari pertama, setelah para peserta menerima pembekalan mengenai kepemimpinan dan kepelabuhanan, mereka

berangkat menuju lokasi. Setibanya di Kaliandra, para peserta langsung diberikan aturan dan tata tertib peserta saat mengikuti kegiatan di Kaliandra.

Selepas makan malam, peserta diberikan materi yang membangkitkan rasa percaya diri mereka. Setiap peserta diminta untuk berjalan di atas bara api yang membara. Tanpa rasa takut, satu persatu dari peserta melangkah kaki mereka di atas bara api itu. Tak ada kaki melepuh ataupun luka.

"Luka lebih banyak disebabkan oleh rasa takut dan ragu-ragu, disini para peserta kami ajarkan untuk menghilangkan rasa takut dan keragu-ruguan mereka," jelas Heri salah seorang instruktur dari Kaliandra.

Memasuki hari kedua, para peserta diajarkan tentang kepemimpinan dan kerjasama tim. Mereka dibagi dalam beberapa tim kecil, masing-masing terdiri 8-10 orang. Salah satu dari mereka ditunjuk sebagai ketua kelompok.

Beragam permainan yang mengasah kepemimpinan dan membutuhkan kerjasama tim dilakukan oleh para peserta dengan didampingi oleh para instruktur.

"Ada juga permainan ketangkasan seperti paint ball dan flying fox yang mengasah keterampilan dan keberanian peserta," tambah Heri.

Berikut Beberapa Kesan dan Pesan Peserta Pelindo III Youth Camp 2013 Atas Pelaksanaan Pelindo III Youth Camp:



Awalnya saya minder, saya sangat awam mengenai kepelabuhanan meski saya sendiri berasal dari sebuah kota di ujung timur Jawa Timur yang terkenal dengan Pelabuhan Ketapang dan Tanjung Wanginya (Banyuwangi). Pun, saya adalah mahasiswa Pendidikan Bahasa Inggris yang tentu saja tidak pernah menerima materi perkuliahan di bidang ini.

Tetapi, semua ketidakpercayaan diri tersebut sirna, saat saya menerima overview mengenai PELINDO III yang dijelaskan Bapak Edi P di gedung lantai III Kantor PELINDO III hari Kamis (12/09). Lalu saya sadar bahwasanya sedikit tahu tentang banyak hal itu lebih baik daripada tahu banyak tentang sedikit hal. Sepakat?

Hal yang paling berkesan untuk saya adalah saat melakukan "uji nyali" dengan berjalan diatas bara api. Saat itu saya memakai rok, jadi harus saya "cincing" dengan cara saya tali sampai lutut. Pun, saya tidak akan pernah lupa momen pemberian HP SAMSUNG GALAXY S III MINI yang diserahkan langsung oleh Bapak Edi Priyanto sebagai peserta terbaik ke-3 di acara PELINDO III Youth Camp 2013. Saya sangat bersyukur, karena sudah dua bulan ini menabung untuk membelihandphone baru yang lebih canggih. Tetapi, rejeki itu ternyata datang melalui perantara PELINDO III.

Terimakasih!

Yang tidak pernah saya lupakan adalah "hadiah kecil" dari acara ini, yakni terpeleset di jalan terjat batu hingga keseleo saat tracking menuju semua area Kaliandra. Saya sempat di massage, sesampai di rumah saya beri handbadge, doakan saja semua sembuh dan bisa beraktifitas kembali. Sayangnya, saya tidak bisa mengikuti paintball dengan teman-teman akibat harus istirahat.

Banyak hal, pengalaman, dan perubahan positif yang terjadi pasca kegiatan ini. Saya merasa lebih percaya diri karena mampu mengendalikan alam bawah sadar saya seperti tim Kaliandra ajarkan. Terimakasih banyak PELINDO III. Saya ingin menginisiasi sebuah kegiatan sosial YOUTH CAMP untuk anak panti asuhan se-Malang Raya di daerah outbound Batu, Malang. Sekaligus di dalamnya diberikan motivasi kewirausahaan oleh Pihak PELINDO III agar anak-anak panti tersebut tidak menjadi manusia yang "money oriented" dengan menunggu uang hasil santunan, tetapi mereka bisa mengundang uang datang melalui usaha mereka sendiri. Semangat pagi!



Catherine Ratnasari, Universitas Surabaya

Ketika saya ditawari untuk mengikuti acara Pelindo 3 Youth Camp 2013, saya tidak berpikir dua kali untuk mengambil kesempatan tersebut.

Saya berpikir ini akan menjadi kesempatan yang baik untuk mengenal daerah pelabuhan, belajar mengenai cara kerja perusahaan besar, dan sebagainya. Namun selama kurun waktu 3 hari 2 malam tersebut, ternyata tidak hanya pengetahuan seputar Pelindo 3 sebagai suatu korporasi yang saya dapatkan.

Selain diberikan seminar mengenai Pelindo dan diajak berkeliling pelabuhan, para peserta Youth Camp juga diberikan pelatihan di Penginapan Kaliandra, Pasuruan, mengenai kepemimpinan dan banyak hal lainnya seperti membangun kepercayaan diri, mengembangkan kreativitas, berpikir kritis serta teamwork.

Acara ini pun memberikan kesempatan untuk melakukan refreshing yang menyegarkan dan menambah teman dari universitas lain. Benar-benar pengalaman yang mengesankan. Terima kasih, Pelindo 3. Semoga kegiatan ini dapat terus dilaksanakan setiap tahunnya.

Di kota saya sendiri tepatnya Kota Pasuruan juga terdapat yang namanya Pelabuhan. Akan tetapi, keadaan pelabuhan yang ada di kota saya ini cenderung terkesan tidak mendapat perhatian dari para anggota dewan setempat yang duduk sebagai Anggota Dewan. Serta cenderung jauh dari kata standar seperti pelabuhan pelabuhan lainnya apalagi seperti yang ada di Surabaya. Aktivitasnya pun tak jauh beda dari mayoritas pelabuhan yang ada di Indonesia yaitu adanya aktivitas bongkar muat barang. Sejenak terlintas dipikiran saya, apakah nasib pelabuhan yang ada di kota saya ini kondisinya terabaikan untuk ke depannya. Mengingat peranan suatu pelabuhan itu sangat vital bagi perekonomian di suatu daerah. Lantas mau sampai kapan hal ini terjadi???

Berangkat dari rasa keprihatinan itulah saya mengikuti kegiatan yang dilaksanakan oleh PT. Pelindo III ini yang mengangkat tema "Now a Learner, Tomorrow a Leader". Selama kegiatan 3 hari itulah saya mendapat banyak pelajaran berharga yang saya rasa tidak diajarkan dikampus manapun yakni mengenai suatu kebersamaan dan kekompakan dalam kerjasama Team Work selama kegiatan

berlangsung. Disisi lain, kita (peserta) semua mendapatkan keluarga baru dari berbagai Universitas yang ada di Jawa Timur baik yang dari Negeri maupun Swasta. Dari adanya kebersamaan dan kekompakan itulah muncul suatu rasa

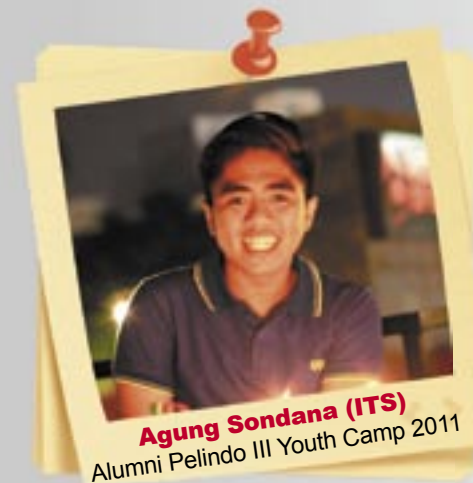


Achmad Fadhli
Mahasiswa Universitas Merdeka Pasuruan

saling menghargai serta menghormati antar sesama universitas lainnya yang tak tersekat oleh apapun baik dari segi bahasa maupun status universitas negeri ataupun swasta nya itu sendiri. Selama 3 hari kegiatan, saya mengambil kesimpulan dari diadakannya kegiatan tersebut yakni menanamkan pemahaman kepada masyarakat maupun stakeholders yang

ada di Jawa Timur mengenai peran pentingnya suatu pelabuhan yang ada di Indonesia khususnya PT. Pelindo III ini bagi kegiatan perekonomian di Jawa Timur. Selain itu, saya juga menarik benang lurus selama kegiatan kemarin itu yang disadari atau pun tidak disadari oleh PT. Pelindo III selaku Penyelenggara yakni memupuk rasa Silaturahmi serta tali persaudaraan antar berbagai universitas yang ada di Jawa Timur

Diakhir penulisan artikel saya ini, saya menaruh harapan yang besar kepada PT. Pelindo III agar segala bisnis yang dijalankannya sekarang ini bisa berguna bagi kemajuan kegiatan perdagangan khususnya untuk masyarakat Jawa Timur dalam hal ekspor - import kedepannya. Serta tetap menunjukkan eksistensinya dalam membangun kemajuan kegiatan perekonomian Indonesia pada umumnya. Untuk itulah kita selaku mahasiswa yang dikenal sebagai Agent Of Change, Agent Of Social Change & Agent Of Civil Society dimasyarakat, seyogyanya dapat memberikan serta menumbuhkan kepercayaan kepada masyarakat luas betapa pentingnya peranan PT. Pelindo III ini bagi Jawa Timur dalam hal kegiatan perdagangan ekspor - import.



Agung Sondana (ITS)
Alumni Pelindo III Youth Camp 2011

Mendengar kata Pelindo III Youth Camp saja, saya sudah antusias. Apalagi ditunjuk sebagai LO acara tersebut, bahagialah, bahagia banget nget nget. Sampai-sampai saya berteriak kegirangan saat menerima pesan singkat yang memberitahukan bahwa saya menjadi salah satu LO tanpa menghiraukan suasana sekitar yang saat itu sedang

rapat wisuda. Saya seraya mengenang acara dua tahun lalu saat saya menjadi peserta

Dihari pertama, peserta mendapat materi mengenai kepemimpinan oleh Direktur PT. BJT, Bapak Rahmat Satria. Di situ saya turut mendengarkan. Materi yang sangat baik saya terima, karena 80% sesuai dengan keadaan saya. Kemudian dilanjutkan materi dari Bapak Edi Priyanto mengenai seluk beluk Pelindo III. Meskipun saya sedikit banyak tau mengenai Pelindo III, ilmu tersebut semakin menambah pengetahuan saya.

Untuk kegiatan di Kaliandra, serunya kebangetan. Meskipun tidak ikut serta. Bagaimana tidak, setiap kegiatan yang dijalani peserta, saya merasakan euforia mereka hingga saya ikut senang dan tertawa. Mulai dari materi NLP, kegiatan Fire Walking, hingga outbound dihari kedua. Kegiatan berjalan di atas api sangat menantang. Para peserta berebut untuk melakukannya. Sedangkan

outbound yang diikuti, peserta terlihat kompak. Salut banget lah sama peserta tahun ini. Good job guys!! Apalagi hadiah yang ditawarkan bagi pemenang outbound, sangat keren yaitu Paint Ball dan High Rope. Saya selaku LO turut andil dalam kegiatan tembak menembak tersebut, so Awesome!!

Jika mengenai fasilitas, semuanya complicated. Keren banget!! Joss Gandoss!! Mulai dari kendaraan, penginapan, konsumsi, dan pelayanan outbound, seru semua. Sampai ada satu peserta memohon pada saya agar acara ini dilaksanakan hingga seminggu. Saya yang hanya tertawa saat itu merasa senang sekali, karena ternyata antusias peserta poll 100%. Senang sekali bisa menjadi LO acara tersebut. Ya semoga aja bisa ditunjuk sebagai LO acara P3YC yang akan datang. Terlebih lagi di terima sebagai pegawai di PT. Pelindo III mengingat saat ini saya sedang mencari pekerjaan.

Satu kata untuk Pelindo III Youth Camp, AMAZING!! Semoga kedepannya semakin seru hingga peserta mengalami overdosis, yaitu ketagihan.

Awesome, begitu ucapan yang saya lontarkan setelah mengikuti berbagai rangkaian acara Pelindo II Youth Camp 2013, acara yang menurut kami tidak sekedar acara silaturahmi 19 PTN/PTS se Jawa Timur semata, akan tetapi acara yang memang didesain untuk memberikan gemblengan muatan terkait dengan motivasi diri hingga bagaimana cara menjadi the real leader, suatu kesempatan yang belum pernah saya rasakan sebelumnya.

Acara yang diadakan pada hari Kamis-Sabtu (12-14 September 2013) di PT. Pelindo III Perak dan Kaliandra, Prigen, Pasuruan diikuti 19 PTN/PTS se Jawa Timur diantaranya 19 perguruan tinggi negeri dan swasta di Jawa Timur meliputi Surabaya, Malang, Probolinggo, Pasuruan, dan Madura. Perguruan tinggi itu meliputi Universitas Airlangga, Institut Teknologi 10 Nopember, Universitas Negeri Surabaya, Universitas Surabaya, Universitas Muhammadiyah Surabaya, Universitas 17 Agustus, Universitas Wijaya Kusuma, UPN Veteran Jawa Timur, Universitas Hang Tuah, STIAMAK Barunawati, dan Universitas Katholik Widya Mandala. perguruan tinggi dari Malang meliputi Universitas Brawijaya, Universitas Muhammadiyah Malang, dan Universitas Negeri Malang. Universitas

Panca Marga Probolinggo, Universitas Merdeka Pasuruan, Universitas Trunojoyo Madura, Universitas Madura, dan Universitas Wiraraja Madura ini benar-benar mengirimkan Mahasiswa-Mahasiswa terbaiknya, hal ini dibuktikan dengan semangat, kreatif, aktif, responsive dan selalu ada ide dalam menyelesaikan segala masalah.

Sosok pemimpin masa depan yang tangguh yang dibentuk dalam Pelindo III Youth Camp 2013 dapat dilihat dari muatan materi Leadership yang disampaikan Dirut PT. BJT bapak Rahmat Satria amat menarik dan membuat animo kritis mahasiswa terangsang dan suasana pun semakin seru, momen ini berlanjut hingga pada serangkaian materi Outbond yang dilakukan bersama dengan bimbingan tim instruktur dari Kaliandra yakni NLP, Fire Walking, Komitment Building, Trekking, High Rope, Flying Fox, dan Paint Ball dengan metode yang menyenangkan, ringan dan, mengena/berkesan. Serta malam pentas seni yang dilakukan bersama-sama dari menyanyi, puisi hingga berjogetri yang tentunya unforgettable moment.

Muatan materi dari serangkaian acara tersebut banyak bernilai motivasi diri, melawan ketakutan diri,



Satria Unggul W.P.
Universitas Muhammadiyah Surabaya

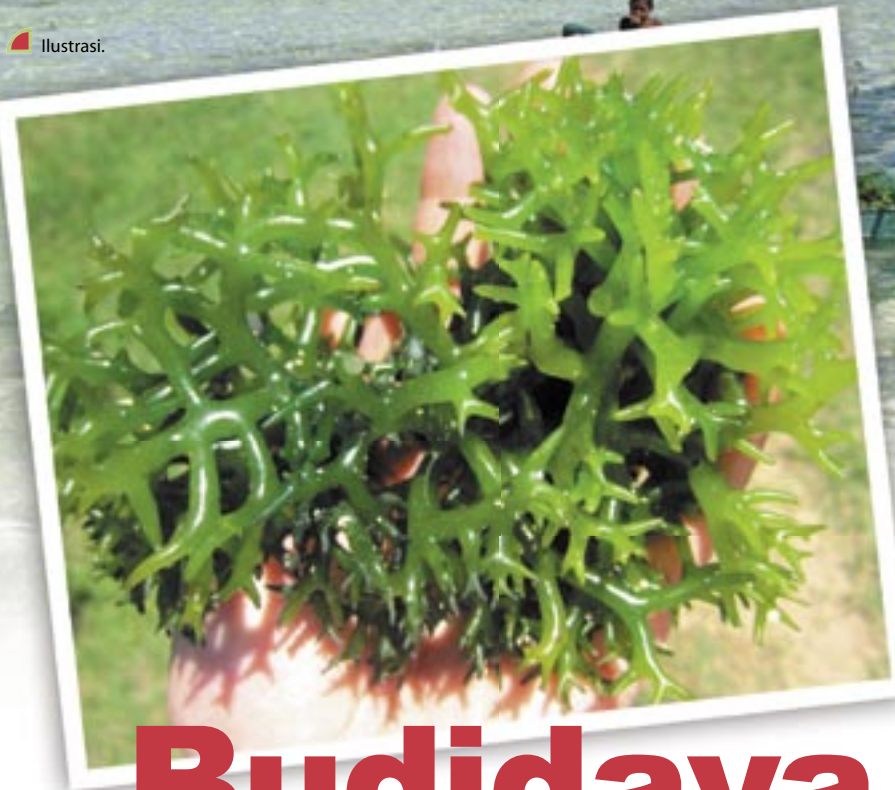
dan selalu berfikir positif menjadikan delegasi-delegasi terbaik 19 PTN/PTS ini benar-benar disiapkan/belajar saat ini dan selanjutnya menjadi seorang pemimpin yang tangguh, seperti motto yang menjadi branded Pelindo III Youth Camp 2013 "Now a Learner, Tomorrow a Leader"

Dan pada akhir acara, Ibu Dothy serta tim instruktur Kaliandra berpesan kepada kita bahwa hal apa yang ada di Kaliandra hanyalah miniature dari kehidupan yang sebenarnya. maka menurut kami yang sudah menjadi alumni Pelindo III Youth Camp 2013 ada spirit besar yang kami bawa dari Pelindo III Youth Camp 2013 menuju lingkungan hidup kami, bahwa kami benar-benar siap untuk menjadi pemimpin masa depan yang tangguh.



Senam Pagi Bersama Dahlan Iskan

Ilustrasi.



Budidaya Rumput Laut Berbasis Ekonomi Biru

Kekayaan Sumberdaya Kelautan di Indonesia, memiliki potensi ekonomis yang seakan tidak ada habisnya.

RUMPUT Laut merupakan salah satu kekayaan sekali gus sumberdaya hayati yang berasal dari kawasan perairan laut dangkal, karenanya dapat disebut sebagai pangan berbasis blue economy. Setelah diketahui potensi ekonomi yang terkandung didalamnya, saat ini di berbagai daerah di Indonesia kian banyak budidaya rumput laut, seperti di perairan timur Madura, bagian barat Pulau Flores dan perairan Waingapu, keduanya di Provinsi NTT. Di NTB budidaya rumput laut makin menjadi andalan pendapatan masyarakat. Selain itu, juga di Provinsi Sulawesi Selatan. Demikian pula di Provinsi Bali, selain di Pulau Penida, juga terdapat usaha budidaya rumput laut di wilayah Kutuh, kawasan Nusadua, Kabupaten Badung.

Guna mencapai lokasi budidaya rumput laut di Kutuh, dari kota Denpasar dapat digunakan berbagai sarana angkutan mulai dari sepeda motor hingga kendaraan roda empat, menempuh jarak 30 Km melewati kawasan wisata Jimbaran dan Nusadua. Rumput laut yang dibudidayakan pada areal 39 hektar di Kutuh terdiri dari jenis cottoni dan spinosum.

Usaha budidaya rumput laut saat ini dinilai sangat prospektif, karena adanya permintaan pasar yang cukup besar, sebab rumput laut bukan hanya bisa dijadikan bahan pokok makanan, tetapi juga bahan baku obat dan produk kosmetika. Tiap minggunya, petani di Kutuh dapat memanen sekitar 500 kilogram rumput laut. Harga rumput laut yang sudah kering di pasaran, berkisar antara Rp.11.000 sampai Rp.12.5000 per kilogram. Tetapi pada waktu-waktu booming permintaan, harga dapat melonjak sampai pada kisaran Rp.15.000/kg. Pasarnya tidak hanya di dalam negeri tetapi juga diekspor ke berbagai negara, seperti Jepang, Korea Selatan, Hongkong, Cina, Jerman, Spanyol dan Inggris. Sebagian besar rumput laut hasil budidaya dijual ke Surabaya.

Berbagai Kegunaan

Rumput laut yang dikenal dengan nama seaweed, dibudidayakan petani pada kedalaman air antara 5 sampai 15 meter. Penanaman dilakukan saat ombak sedang surut. Untuk memeriksa rumput laut yang ditanam, petani harus menyelam. Agar mudah dipanen, rumput laut diikat pada seutas tali. Usaha budidaya rumput laut yang dilakukan petani disini tidak terlepas

dari bantuan instansi terkait, seperti Direktorat Jendral Perikanan Budidaya, Departemen Kelautan dan Perikanan.

Rumput laut merupakan bagian tanaman laut yang dapat dimanfaatkan sebagai bahan mentah seperti agar-agar, carrageenan (karaginan) dan alginat (algin) sebagai senyawa yang cukup penting dalam industri. Pada produk makanan, karaginan berfungsi sebagai bahan stabilisator (pengatur keseimbangan), thickener (pengental), pembentuk gel, pengemulsi, dll. Tanaman ini merupakan salah satu sumber devisa negara dan sumber pendapatan bagi masyarakat pesisir. Hasil proses ekstraksi rumput laut banyak dimanfaatkan sebagai bahan makanan atau sebagai bahan tambahan untuk industri makanan, farmasi, kosmetik, tekstil, kertas, cat dan lain-lain. Selain itu digunakan pula sebagai pupuk hijau dan komponen pakan ternak maupun ikan.

Disamping mengekspor rumput laut, Indonesia juga mengimpor hasil olahan yang dari tahun ke tahun makin meningkat jumlahnya. Sampai saat ini industri pengolahan agar-agar di Indonesia masih dikerjakan secara tradisional/semi industri, sedangkan carrageenan dan alginat belum diolah di dalam negeri. Guna meningkatkan nilai tambah dari rumput laut dan mengurangi impor akan hasil-hasil olahannya, pengolahan di dalam negeri perlu dikembangkan.

Jenis-jenis rumput laut komersil dibagi dalam empat kelas yaitu : Chlorophyceae (ganggang hijau), Rhodophyceae (ganggang merah), Cyanophyceae (ganggang biru) dan Phaeophyceae (ganggang coklat). Dari keempat kelas tersebut hanya dua kelas yang banyak digunakan sebagai bahan mentah industri, yaitu Rhodophyceae (ganggang biasa) yang antara lain terdiri dari : Gracilaria dan Gelidium sebagai penghasil agar-agar, serta Chondrus, Eucheuma, dan Gigartina sebagai penghasil karaginan. Terdapat pula Fulcellaria sebagai penghasil fulceran.

Dengan semakin luasnya pemanfaatan hasil olahan rumput laut dalam berbagai industri, maka semakin meningkat pula kebutuhan akan rumput laut Eucheuma sp sebagai bahan baku. Selain untuk kebutuhan ekspor, pangsa pasar dalam negeri cukup penting

karena selama ini industri pengolahan rumput laut sering mengeluh kurang bahan baku. Melihat peluang tersebut, pengembangan komoditas rumput laut memiliki prospek yang cerah karena memiliki nilai ekonomis cukup penting dalam menunjang pembangunan perikanan dalam kaitan peningkatan ekspor non migas, penyediaan bahan baku industri dalam negeri, peningkatan konsumsi dalam negeri maupun meningkatkan pendapatan petani/nelayan serta memperluas lapangan kerja.

Ilustrasi.



Berbagai Metode

Budidaya rumput laut Eucheuma sp yang sudah biasa dilakukan oleh petani/nelayan adalah menggunakan metode rakit apung (floating raft method) dan lepas dasar (off bottom method). Metode ini tepat diterapkan pada areal perairan antara interdal dan subtidal, pada saat air surut terendah dasar perairan masih terendam, serta lebih banyak memanfaatkan perairan relatif dangkal. Karena itu untuk melakukan pengembangan budidaya rumput laut tersebut sangat terbatas apalagi beberapa lokasi perairan pantai di Indonesia pada waktu surut terendah dasar perairannya

kering. Dengan demikian perlu metode lain yang bisa memanfaatkan perairan-perairan dalam yang selama ini kurang dimanfaatkan walaupun sebenarnya mempunyai potensi lebih besar bila dimanfaatkan secara optimal.

Tanaman sudah dapat dipanen total (full harvest) setelah berumur 45 hingga 60 hari sejak ditanam. Panen dilakukan dengan mengangkat seluruh tanaman, sedangkan pelepasan tanaman dari tali ris dilakukan di darat. Penanaman kembali dilakukan dengan memilih bagian ujung tanaman yang muda dan pangkal tanaman yang tua dikeringkan karena memiliki kandungan karaginan yang tinggi.

Pengeringan dapat dilakukan menggunakan alat pengering (oven) atau secara alami dengan menjemur di bawah sinar matahari. Yang murah dan praktis adalah dijemur selama 2-3 hari, tergantung kondisi panas. Penjemuran harus menggunakan alas, seperti para-para, terpal, plastik dan lain-lain untuk menghindari tercampurnya rumput laut dengan pasir atau kerikil. Setelah kering dan bersih, rumput laut dimasukkan kedalam karung plastik kemudian siap dijual atau disimpan di gudang. Pada waktu menyimpan hindari kontaminasi dengan minyak atau air tawar. Proses penjemuran dan penyimpanan sangat perlu mendapat perhatian, karena meskipun hasil panennya baik tetapi bila penanganan pasca panen kurang baik akan mengurangi kualitas rumput laut.

Budidaya Eucheuma sp dengan tali panjang saat ini merupakan yang paling baik dan efisien dibanding metode lain. Rata-rata pertumbuhan rumput laut dengan metode ini di Propinsi NTB sekitar 4% sampai 6% perhari. Petani/nelayan rumput yang menggunakan metode ini dengan areal budidaya sekitar 5 are, tiap bulan mendapat tambahan penghasilan Rp. 350.000,-.

Rumput laut telah lama digunakan sebagai makanan maupun obat-obatan di negeri Jepang, Cina, Eropa maupun Amerika. Diantaranya sebagai nori, kombu, pudding atau dalam bentuk hidangan lain seperti sop, saus dan sebagai sayuran. Pemanfaatan rumput laut sebagai makanan karena mempunyai gizi tinggi yang sebagian besar terletak pada karbohidrat, lemak dan protein yang terdapat di dalamnya.

Banyak
obyek arung jeram
Indonesia
yang masuk
peta kunjungan
Internasional,
termasuk di Pekalen,
Probolinggo



Ilustrasi.

Wisata Bahari Pekalen Melibas Rasa Seram dengan Arung Jeram

WISATA air atau sering juga disebut wisata bahari makin banyak diminati oleh masyarakat. Selain berungsi untuk mengisi waktu liburan dan sarana berkumpul bersama sahabat dan keluarga, wisata air juga memberi efek merefresh diri dari kesibukan dan kepenatan dari kegiatan kerja pada hari-hari sebelumnya. Sifat air yang sejuk dan dingin dapat menyublim sisa-sisa lelah dan stres yang sering dialami ketika berlutut pada ritme kerja. Ada berbagai pilihan wisata air, seperti pemandian, kolam air panas, wisata laut, wisata danau, dan wisata sungai.

Namun wisata air tidak hanya dapat dinikmati pada air berarus tenang, arus air yang menantang juga menjadi wahana wisata yang cukup menjanjikan. Jika ombak yang menggulung di pantai kerap menjadi favorit wisatawan sebagai arena selancar, sungai dengan arus deras pun menjadi incaran pada penikmat arung jeram.

Beberapa lokasi arung jeram di Indonesia seperti Telaga Waja di Karangasem Bali dan Citarik di Jawa Barat, bahkan telah mendapat nama internasional, karena tingkat kesulitannya yang termasuk dalam Grade-A, cukup atraktif tetapi faktor keselamatan untuk pengguna juga cukup tinggi. Kondisi seperti ini, dianggap sangat ideal bagi pelaku arung jeram yang biasa disebut rafter.

Pernah Ditentang

Salah satunya adalah lokasi arung jeram di Jawa Timur yang recommended bagi mereka yang gemar pada olahraga luar ruang yang penuh tantangan, terletak di Sungai Pekalen

yang di kabupaten Probolinggo. Lahan arung jeram di Sungai Pekalen cukup dikenal oleh para penghoby wisata bahari, dan dinilai sebagai salah satu pemilik alur jeram terbaik di Indonesia. Di samping itu, lokasinya sangat mudah didatangi, dan kawasan pendukungnya tidak seseram seperti yang ada di Sungai Mamberamo, Papua.

Sungai Pekalen yang berasal dari mata air Gunung Lamongan dan Gunung Argopuro membentang sepanjang sekitar 50 kilometer pada ketinggian 500 di atas permukaan laut (DPL). Aliran sungai melintasi tiga wilayah administrasi kecamatan, yakni kecamatan Gending, kecamatan Maron, dan kecamatan Tiris, serta berujung di kecamatan Kraksan.

Sungai Pekalen memiliki puluhan jeram yang mempunyai daya tarik tersendiri, didukung panorama kawasan sekitar yang masih alami dan perawan. Hal lain yang menjadi nilai plus bagi Sungai Pekalen adalah sifatnya yang permanen yakni airnya tetap mengalir pada musim kemarau.

Keadaan alam itu tentu tidak disia-siakan. Pada tahun 2001 salah satu operator wisata arung jeram berniat membuka jalur pengarungan untuk tujuan pengembangan komersial. Meski awalnya sempat ditentang oleh pemerintah setempat, dengan alasan keamanan, tapi akhirnya ijin pengelolaan dan pengembangan wisata arung jeram di lokasi ini berhasil didapatkan. Kini, ada beberapa operator yang telah memiliki ijin resmi. Diantaranya PT. Alam Lestari Sejahtera yang dikenal dengan nama operator Songaadventure, PT. Pandawa Condong Nusantara atau Noars, dan PT. Lintas Jeram Nusantara yang juga merupakan perusahaan operator arung jeram di Jawa Barat.

Sarat Legenda

Sebuah situs wisata menyebutkan, menyusuri Sungai Pekalen seperti mengulang kembali perjalanan Prabu Hayam Wuruk, sang Raja Majapahit. Disebutkan, pada 500 tahun silam setelah Patih Agung Gajah Mada berhadil mempersatukan wilayah Nusantara, Raja Hayam Wuruk berkenan menyisir wilayah Probolinggo yang saat itu masih disebut Kadipaten Kali Banger.

Raja Hayam Wuruk sangat terpesona dengan pemandangan alam di kawasan Kadipaten Kali Banger. Karena merasa takjub, Prabu Majapahit itu duduk berlama-lama sambil bercengkerama bersama para punggawanya. Konon, dari kisah tersebut muncul istilah Prabu linggih atau dalam bahasa local yang mendapat serapan dari kosakata Madura: Parabu Lenggih, yang berarti tempat raja duduk atau tempat persinggahan raja. Perubahan pengucapan seperti yang banyak terjadi di toponimi tempat-tempat di Jawa, kemudian berkembang menjadi nama daerah: Probolinggo.

Ada pula kepercayaan masyarakat setempat yang melegenda, yakni Sungai Pekalen yang juga sempat dikunjungi Dewi Rengganis, seorang selir kesayangan raja Hayam Wuruk. Namun karena cinta yang amat besar – atau kecemburuan – sang raja, Dewi Rengganis nan cantik jelita itu ditempatkan di istana yang dibangun di atas gunung Argopuro. Pada perjalanan menuju istananya itu Dewi Rengganis memilih Sungai Pekalen sebagai tempat pemandian. Hingga saat ini, sebagian penduduk yang meyakini kebenaran cerita itu melakukan ritual setiap Jumat Legi pada tengah malam.

Menepis benar atau tidaknya, tak heran jika Prabu Hayam Wuruk dan Dewi Rengganis begitu terpesona dengan keindahan alam di sekitar Kali Pekalen. Bahkan ratusan tahun setelahnya yakni pada masa ini, panorama Pekalen membuat terpana setiap mata yang memandang. Aliran sungai yang terletak di desa Ranu Gedang (dinamakan Ranu Gedang karena banyak ditumbuhi pohon pisang) dihias tebing-tebing eksotis yang mengelilinginya. Kemolekan alam yang masih perawan menjadikan para satwa betah seperti tinggal di rumah. Maka jangan heran jika melihat beberapa satwa langka berkeliaran, seperti burung elang, burung kepodang, tupai, biawak, dan lingsang.

Adanya goa kelelawar juga menambah nilai jual. Goa yang masih dalam kawasan aliran sungai ini banyak menjadi pembicaraan di antara para wisatawan. Ribuan kelelawar

penghuni goa dengan suara pekikan khas, serta bau anyir di sekitar goa tidak hanya menimbulkan nuansa magis tapi juga memberi daya tarik tersendiri.

Jeram Inul

Sedangkan untuk mengarungi jeram yang menjadi kegiatan wisata utama membutuhkan beberapa persiapan dan kelengkapan yang 'wajib' digunakan demi keamanan. Tentunya setiap operator sudah siap membekali para pesertanya. Adapun kawasan sungai yang digunakan untuk arung jeram biasanya dibagi menjadi beberapa lintasan, misalnya Sungai Pekalen Atas dan Sungai Pekalen Bawah.

Lintasan-lintasan tersebut juga menentukan tingkat kesulitan atau kecuraman jeram. Sebaiknya para rafter lebih dulu menyampaikan langsung kepada para petugas operator atau 'guide' jika ada kendala atau ketidakmampuan khusus pada dirinya. Misalnya peserta yang tidak bisa berenang, takut ketinggian atau sebagainya. Dengan demikian, kesiagaan tindakan terhadap keadaan tak gerduga yang mungkin timbul, dapat dilakukan langkah antisipasi lebih dini.

Satu lintasan yang ditawarkan berkisar sepanjang sepuluh sampai lima belas kilo meter, dengan waktu tempuh dua hingga empat jam, dengan melintasi beberapa puluh jeram dengan karakter masing-masing. Yang unik dan menambah seru suasana, 'guide' akan memberitahukan nama-nama jeram yang akan ditempuh. Nama-nama jeram itu bisa diambil dari karakteristik jeram, sensasi yang bisa dirasakan, atau hanya sekedar penyebutan. Misalnya jeram "Selamat Datang", jeram "Batu Jenggut", jeram Rajawali, jeram "Stress", jeram "Good Bye", dan sebagainya. Ada pula jeram "Inul" karena ketika melewati jeram itu akan merasakan sensasi goyang bak penyanyi Inul Daratista!

Sebutan jeram Selamat Datang, mungkin karena lokasinya berada di awal lintasan, sedang Batu Jenggut karena keberadaan batu besar yang ditumbuhi sulur-sulur akar menjukur ke bawah. Untuk penamaan jeram Rajawali, tentunya disebabkan oleh adanya jajaran batu di tubir jurang yang bentuknya mirip burung rajawali.

Jeram Stress, menggambarkan kondisi perairan yang penuh pusaran menjebak dan membingungkan para rafter pemula dan jeram Good By, tentu karena lokasinya berada di akhir lintasan. Adapun penamaan secara khusus terhadap jeram Inul, bisa jadi diambil dari kondisi arus air yang deras dan melintas pada bagian sungai yang dasarnya terdapat banyak tonjolan batu, hingga mau tak mau peralatan rafting maupun para rafter harus siap-siap mengikuti irama goyang ngebor ala Ainurrachmi alias Inul Daratista.

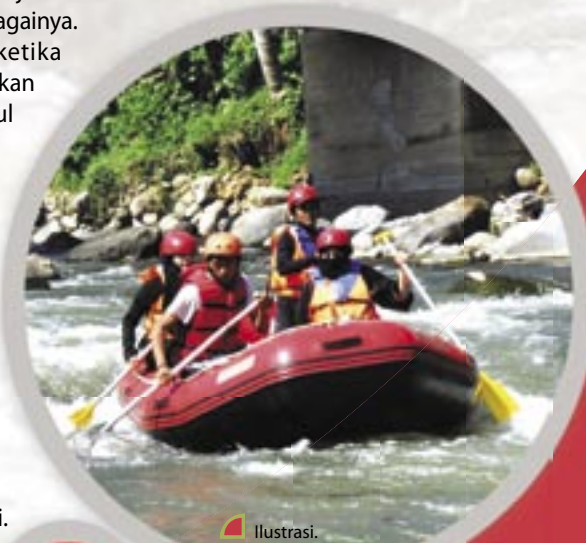
Goyang yok goyang!

Lokasi & Akomodasi

Untuk mencapai lokasi wisata Sungai Pekalen tidak dibutuhkan akses yang rumit. Cukup menempuh jarak kurang lebih 25 km dari wilayah kota Probolinggo ke arah timur. Setelah masuk kecamatan Gending akan ada papan penunjuk jalan menuju Wisata Arung Jeram Sungai Pekalen. Atau calon pengunjung bisa lebih dulu menghubungi salah satu pihak operator untuk mendapatkan layanan penjemputan.

Anggaran untuk akomodasi yang dibutuhkan juga relatif tidak mahal. Setiap operator memiliki patokan harga dan standar layanan yang berbeda, tapi masih dalam kisaran yang sama. Rata-rata pengunjung dibebankan biaya dua ratus ribu sampai tiga ratus ribu per orang untuk satu kali lintasan. Biaya tersebut sudah termasuk sewa perlengkapan standart, guide, bekal minuman, snack dan makan siang, rescue tim, dan asuransi.

Dan jika berniat menginap, beberapa operator menyediakan sarana penginapan berupa gasebo-gasebo dengan tarif hanya Rp.50.000 per malam. (Kalimas)



Ilustrasi.

Upacara Seren Taun Leuweung Hejo – Rahayat Ngejo !



Di berbagai tempat di Indonesia, terdapat berbagai cara unik berterimakasih kepada alam, di antaranya seren tahun tradisi “seren tahun”

KALIMAT yang diucapkan dengan logat “kulon” yang kental oleh Tetua Adat Desa Cisit Olot Okri mengawali prosesi yang berlangsung di seantero desa Cisit, Mulyajaya Kabupaten Lebak, Provinsi Banten. Bila diterjemahkan secara artikulatif ucapan *kokolot* itu mengandung arti: hutan lestari, masyarakat sejahtera. Padahal secara harfiah, arti kalimat tersebut adalah: (bila) hutan hijau – rakyat (bisa) makan.

Di kawasan Banten Kidul, terdapat berbagai tradisi menyatakan rasa terimakasih kepada Tuhan yang telah memberkahi sawah ladang mereka dengan panen melimpah. Selain tradisi **Seren Taun** atau **Serah Taun** di Cisit tadi, juga terdapat pesta rakyat di desa Cisungsang dan Cisarucup yang masih di kawasan Kabupaten Lebak.

Pada masa *buhun*, pesta rakyat di pedesaan seperti itu akan diwarnai dengan pertunjukan-pertunjukan tradisional mulai dari *debus* hingga *kaulinan budag lembur* (permainan anak kampung) yang digelar secara spontan. Namun pada era *kiwari*, yang lebih meramalkan suasana adalah musik *dangdut*, deruman *knalpot* sepeda motor hingga anak-anak muda yang asyik dengan perangkat *gadget* mereka.

Masyarakat Agraris

“Manusia penghuni **Tatar Sunda**, merupakan masyarakat agraris yang memiliki keterikatan kuat dengan lingkungan di mana mereka hidup dan mencari rejeki. Karena itu, *Urang Sunda* baik yang di Parahiyan, Kacirebonan hingga Banten, sedemikian memuliakan bumi peninggalan para *karuhun*” tutur Ki Oman Somantri, pemerhati budaya Sunda yang tinggal di Bogor, dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Dijelaskan, meskipun pada saat ini budaya Sunda seakan terfragmentasi dalam berbagai wilayah hunian dengan pengaruh kuat budaya yang datang dari luar seperti masyarakat Betawi yang berkonten budaya cosmopolitan, atau kawasan pesisir utara yang terkontaminasi pendatang dari Mataram ataupun subsuku Baduy yang bertahan dengan keasliannya, sebenarnya tetap berusaha memelihara benang merah pengikat mereka dengan masa kebesaran Pajajaran. Dengan berbagai perbedaan yang kurang signifikan, sampai kini masih terdapat kesamaan kearifan local di antara penghuni **Tangtu Tilu** yang terdiri dari Cibeo, Cikartawana dan Cikeusik yang biasa disebut sebagai “Baduy Dalam” dengan penghuni Kampung Naga di Kabupaten Tasikmalaya, Ciptagelar di Kabupaten Sukabumi maupun Cigugur di Kabupaten Kuningan.

Sebagai bentuk keterikatan manusia dengan alamnya, dalam upacara-upacara tradisional seperti itu, selalu digelar kesenian yang bernuansa etnis dengan alat-alat peraga dari kayu, bambu maupun tumbuhan lainnya. Di Cisit yang kebanyakan penduduknya bermatapencaharian sebagai petani dan penambang (tepatnya pengais) emas, tiga hari menjelang upacara puncak akan didahului dengan pertunjukan wayang golek semalam suntuk dan tari Jaipong. Pada hari puncak upacara, setelah *kokolot* membuka acara dengan membaca ritual tertentu, upacara Seren Taun pun diawali para ibu yang menumbuk padi yang disebut sebagai *gegendek lisung*. Dengan iringan *waditra buhun* (instrument kuno) berupa angklung, para pria memikul *popotongan* padi yang masih memiliki batang, hasil panen warga penghuni kampung Cisit.

Angklung yang digunakan dalam pesta rakyat ini, berbeda dengan angklung modern yang diperkenalkan oleh mang Ujo lewat “*Saung Angklung*”nya, tetapi berupa angklung besar dengan ukuran tinggi sekitar 1,5 meter. Menurut pegiat tradisi music etnik Sunda Nuryadi dari komunitas **Gelarkulud**, jenis angklung khusus untuk upacara ini disebut sebagai *dogdog lojor*. Perangkat instrument bamboo ini terdiri dari gonggong, panemebal, inclok, kingking, loer dan *dogdog lojor* yang masing-masing memiliki bunyi khas, tetapi ketika ditabuh bersama, menghasilkan bunyi ritmis, sekaligus magis.

Seba Gede

Upacara semacam Seren Tahun, bukan hanya monopoli Urang Sunda. Sebab di tempat-tempat lain di Jawa juga dikenal upacara sedekah bumi serta

sadranan, *garebeg* dan *Jaqowi*, yang dibalut nuansa Islam. Di Bali juga dikenal upacara *Barong Berutug* sebagai ucapan terimakasih kepada Ida Ratu Pancering Jagat yang hanya terdapat di lingkungan masyarakat Trunyan yang merupakan penghuni pulau Bali pra Hindu.

Masih di Provinsi Banten, persisnya di pedalaman Kabupaten Lebak, Kecamatan Leuwidamar, di desa-desa yang dihuni *Urang Kanekes*, terdapat masyarakat adat yang bertahan dengan kaitan masa lalu mereka. Orang menyebut mereka *Orang Baduy*, suatu penamaan yang kadang disamaartikan dengan suku Badui yang menghuni padang pasir jazirah Arab, yang merupakan suku pengembara. Tetapi sebutan tersebut dapat dirunut dari lokasi hunian mereka yang berada di dekat sungai Cibaduy yang menjadi batas kampung Kaduketug dengan Ciboleger. Mereka sendiri tak pernah menyebut diri sebagai Orang Baduy, tetapi selalu menyebut identitasnya sebagai **Urang Kanekes**.

Di antara hamoir 40 kampung yang ada di sana, tiga di antaranya merupakan kawasan **Kajeroan** atau biasa disebut Baduy Dalam yang sehari-harinya dipimpin oleh pimpinan adat mulai dari *Pu’un*, *Jero*, *Baresan* dan *Seurat* dengan pusat “pemerintahan” di Rawayan. Sedemikian ketatnya adat di kawasan ini, hingga segala sesuatu yang berbau modern dinilai sebagai *buyut* (larangan) dan *teu wasa* (tidak diperkenankan).

Urang Kanekes yang mengaku beragama Sunda Kawitan, setiap usai panen mempunyai tradisi untuk melakukan *seba gede* ke hadapan Bupati Lebak, sebagai wakil dari *Bapa Gede* di Jakarta, untuk menghaturkan sebagian hasil panen mereka kepada penguasa. Tradisi ini tampaknya merupakan lanjutan dari masa penjajahan, tetapi kini lebih diartikan sebagai rasa terimakasih kepada alam dan kekuatan adi kodrati yang telah memberi rejeki kepada penghuni bumi. (Nilam)



Rendang Nan Sabana Minang !

Masakan rendang, konon sudah dikenal sejak abad ke-5, dan mampu menjadi pengikat budaya Minang

BARANGKALI brand “Salero Minang” maupun “Minang Saiyo” harus segera diganti. Sebab, *lepau* pemanja rasa itu, kini sudah bukan lagi merupakan monopoli “urang awak”. Seperti halnya sate Madura, soto Lamongan dan gado-gado Betawi, sajian yang pada mulanya merupakan “milik” suku/subsuku tertentu, kini sudah sedemikian berkembang lintas batas wilayah bahkan juga negara. Di Jayapura atau Dilli, bahkan di Kuala Lumpur dan Amsterdam, kini dengan mudah dapat ditemukan Rumah Makan “Padang”, sama halnya dengan tak sulitnya mencari beberapa macam masakan yang lahir dan berangkat didasari semangat wiraswasta dari Indonesia.

Rumah Makan Padang?

Ternyata penamaan ini juga bisa diperdebatkan, sebab *lepau* alias warung yang berlambangkan rumah gadang itu tak selamanya diusahakan oleh mereka yang lahir di Padang. Bisa saja pemiliknya berasal dari Bukit Tinggi, Solok, Pariaman, atau “nagari” lainnya di Provinsi Sumatera Barat, atau yang biasa disebut sebagai Ranah Minang.

Dan Minangkabau memang merupakan salah satu dari sekian banyak pusat kuliner di Indonesia, yang berkat semangat merantau warganya akhirnya berhasil menembus sekat-sekat kesukuan dan kewilayahan. Kalau pada tahun 50-an di Jakarta hanya terdapat beberapa “warung Padang” di Jl. Sabang, Matraman Raya dan Pasar Senen, kini jumlahnya mungkin sudah sama banyak dengan jumlah mushalla yang ada di ibukota negara itu.

Juga di kota-kota lain seperti Bandung, Semarang, Yogya, Solo, Surabaya dan juga Denpasar, rumah makan Minang ini berhasil membangun citra dengan pelayanan cepat, berbagai ragam pilihan hidangan, harga terjangkau, dan yang cukup penting: standar rasa yang satu dengan lainnya cukup terpelihara secara khas bernuansa pedas serta rasa rempah-rempah natural yang sangat kuat.

Cukup Beragam

Bila memasuki rumah makan Minang, baik yang sekelas “Saiyo”, “Sederhana”, ataupun “Roda” dengan ruang berpendingin dan halaman luas untuk parkir, hingga yang berada di gang sempit, yang segera akan dihadapkan pada meja yang digelar

berbagai jenis santapan: nasi putih plus “*tambuah ciek*”, sambal cabai hijau, gulai ikan laut, cumi-cumi berkuah, dan yang terpenting berupa rendang daging sapi.

Bagi mereka yang mempertimbangkan anggaran, bisa memesan hanya sekedar nasi plus sayur daun singkong dan rebusan daging nangka ditambah sambal cabai hijau.

“Semua pembeli kami pandang sama, baik yang mau hidangan lengkap di meja, atau sekeras nasi rames dan juga yang memesan sebungkus dua. Kami fahami tingkat ekonomi pelanggan. Mereka yang menginginkan hidangan beragam di atas meja, umumnya karena mereka datang berombongan dengan berbagai selera. Yang pesan nasi rames, umumnya karena keuangannya pas-pasan atau hanya mempunyai waktu pendek alam bersantap. Sedang yang minta dibungkus, bisa karena membeli untuk keluarga di rumah atau teman-teman sekantor yang tak bisa meninggalkan tugas” tutur Marah Usman, pemilik kedai nasi Minang di bilangan Jembatan Merah, Surabaya.

Keragaman masakan Minang, sesuai dengan nagari yang menjadi asal kuliner tersebut. Untuk urusan nasi, unggulannya adalah *bareh* (beras) Solok, singgang ikan bilih dari Singkarak, daging asam padeh andalan orang Bukittinggi, dll. Tetapi yang menjadi tolok ukur paling bergensi adalah masakan daging rending. Bukan sembarang rendan, tetapi “*Randang nan sabana Minang*”, rendang yang asli (dari) Minangkabau.

Menurut Ajo Sidi, pemilik rumah makan Minang di Kebun Kacang, Jakarta, bagi orang Minang, masakan daging rendang bukan sekedar lauk makan yang sederhana, tetapi memiliki sejarah panjang yang terjalin dengan budaya dan adat Minangkabau. Oleh sebab itu, rendang untuk hidangan dalam upacara adat, berbeda dengan rendang yang disajikan di semua rumah makan baik di Ranah Minang, seluruh Sumatera, Pulau Jawa hingga ke luar negeri, di mana terdapat orang Sumatera Barat merantau dengan modal mengusahakan makanan khas daerahnya.

Sebaran rumah makan “Padang” itu, kini telah meluas di seantero jalur pantura Pulau Jawa, dengan variasi nama-nama yang menggambarkan *takana jo kampuang* (terkenang kampung halaman), seperti: *RM Taman Salero* yang menjadi pos perhentian bis-bis Sinar Jaya dan dianggap sebagai “induk” rumah makan Minang lainnya di jalur pantura. Selain itu terdapat pula rumah-rumah makan *Minang Singgalang Jaya, Rancak Minang, Sabana Minang, Sinar Minang, Permata Minang, Minang Permai*, dll yang kebanyakan milik perantau dari Nagari Sumpur, Kecamatan Batiouh Selatan, Kabupaten Tanah Datar.

Mengangkat Martabat

Dari buku kuliner Lily T. Erwin disebutkan bahwa bumbu rendang untuk 1/5 Kg daging terdiri dari cabai merah, bawang merah, bawang putih, kunyit, jahe an lengkuas yang kesemuanya diiris, ditambah daun kunyit, batang setai, asam kandis dan 600 ml santan kental dari 1 ½ butir kelapa. Tetapi untuk memasak rendang yang sebenarnya, para ibu-ibu di Minangkabau mempunyai resep turun emurun yang berasal dari masa ratusan tahun lalu, dan diturunkan kepada ahli waris langsung antar generasi.

“Perempuan Minang boleh saja piawai dalam memasak berbagai jenis masakan, tetapi kalau belum pandai memasak rendang *nan lamak*, dia akan jadi bahan omongan” ujar penulis berbagai buku masakan Minang: Reno Andam Suri.

Guna memasak rendang *kalio gadang* untuk upacara adat, diperlukan daging seberat 1 Kg, ditambah beberapa puluhan potongan daging 5 X 6 Cm, dipersiapkan acara masak dengan belanga besar di atas tungku berbahan bakar batok kelapa sebagai pangkal api selanjutnya menggunakan batang kayu manis yang telah dikupas kulitnya.

Kesibukan ini dimulai menjelang subuh dan baru selesai menjelang tengah hari, dikerjakan dalam kerjasama yang dilakukan oleh beberapa perempuan paruh baya. Untuk memasak rendang terenak, harus dipilih daging khas dalam yang tak berlemak, dengan bumbu capai merah pilihan yang dihaluskan tanpa menggunakan perealatan elektronika tetapi harus duguling dengan tangan sampai benar-benar lembut.

Ilustrasi.

Bawang putih yang digunakan aalah dari jenis dasun tunggal. Adapun untuk membuat santan, dipilih kelapa yang sudah benar-benar tua di pohon. Untuk memasak 4 sampai 5 Kg rendang, diperlukan santan yang diperas dari 40 butir kelapa

Acara yang melibatkan para Datuk tetua adat, ninik mamak dan orang-orang terhormat lainnya bisa berupa Kerapatan Adat atau Baralek Gadang. Hidangan yang disajikan terdiri dari berbagai macam jenis makanan yang kesemuanya mengundang selera. Tetapi untuk yang namanya kalio gadang, tetap tak disentuh karena masakan ini memang menjadi lambang kehormatan maupun martabat dari yang menggelar acara tersebut. Ketentuan ini tak pernah dilanggar sejak dulu, hingga masa kini. Tetapi di beberapa daerah yang tingkat kemakmurannya kurang tinggi, muncul akal cerdik bila menggelar pertemuan adat hanya “memasak” kalio gadang tiruan yang konon dibuat dari bonkahan kayu, tetapi tetap dimasak dengan cara tradisonal. Tentu saja hal ini dirahasiakan, karena bila masyarakat sampai tahu, keluarga penggelar acara akan mendapat aib.

“Sedemikian pentingnya rendang di masyarakat Minang, biladirumah gadang

dilakukan upacara adat yang pertama ditanyakan kepada *bundo kanduang* adalah mana rendangnya. Kalau sampai si empunya gawe tak memasak rending, acara ini bisa saja dibatalkan” ujar Ketua umum Himounan Bundo Kandung Sumatera Barat Puti Reno Raudhatuljannah Thaib.

Bundo Kanduang merupakan sosok yang sedemikian dihormati oleh orang Minang yang menganut sistem *matrilineal* (menganut garis ibu). Sedemikian penting peran bundo kanduang ini, diteladani oleh para ibu dari Sumatera Barat yang selalu dengan setia tiap bulan sekali mengirimkan masakan rendang bersama makanan khas Minang lainnya untuk putra-putrinya yang merantau ke Jakarta, Semarang, Denpasar, bahkan juga yang berada di New York, Amsterdam maupun Tokyo. Meskipun mereka harus menghadapi kesibukan sehari-hari, para ibu ini selalu dengan penuh kasih mengirim masakan ke rantau, dengan alasan: “Selezat-lezatnya makanan di kota besar, anak-anak akan sangat merindukan untuk menikmati makanan yang dimasak di *kampuang nan jauh di mato!*”

Ah, iyo bana bundo ! (Kalimas)





SAIL KOMODO 2013 Jadikan NTT Sebagai Destinasi Pariwisata Dunia

Ilustrasi.



Presiden Soesilo Bambang Yudhoyono secara resmi telah membuka puncak acara Sail Komodo 2013 di Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, pada 14 September lalu. Acara diawali dengan *Sailing Pass* 21 kapal perang (KRI), 7 kapal pemerintah dan *yacht rally* dari 17 negara serta parade 5 kapal besar. Acara pembukaan juga dimeriahkan atraksi terjun payung 54 penerjun serta *Heli Water Jump*. Presiden didampingi beberapa Menteri Kabinet Indonesia Bersatu II di mana sebelumnya mengunjungi Pulau Komodo sehari sebelumnya.

Menteri Kelautan dan Perikanan Sharif C. Sutardjo selaku Ketua Panitia Pelaksana Tingkat Pusat Sail Komodo 2013 menjelaskan kepada AntaraNews, penyelenggaraan Sail Komodo 2013 merupakan sail yang ke-5 kalinya sejak 2009. Event internasional ini dimulai dengan penyelenggaraan Sail Bunaken 2009, Sail Banda 2010, Sail Wakatobi - Belitong 2011, dan Sail Morotai 2012.

Seperti halnya kegiatan Sail sebelumnya, Sail Komodo merupakan event internasional tahunan yang diikuti peserta dari berbagai negara. Selain Indonesia, negara lain yang akan terlibat adalah Malaysia, Australia, Belanda, Thailand, Philipina, AS, dan sebagainya. "Sail Komodo 2013 merupakan event internasional yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah terutama melalui sektor pariwisata bahari. Event ini menjadi momentum untuk memajukan wisata bahari di tanah air menjadi destinasi utama wisata dunia," tegasnya.

Sharif menegaskan, penyelenggaraan event internasional Sail Komodo 2013 seperti juga kegiatan Sail sebelumnya, dilakukan pemerintah dalam rangka pelaksanaan pembangunan serta kesejahteraan rakyat secara berkelanjutan. Kegiatan Sail juga menjadi model percepatan pembangunan daerah kepulauan dan daerah terpencil. Sail Komodo juga sangat efektif untuk mempromosikan wilayah NTT dan sekitarnya sebagai tujuan wisata nasional dan internasional.

Apalagi Taman Nasional Komodo merupakan salah satu Situs Warisan Dunia sehingga pemerintah sudah semestinya melestarikan, mengembangkan, serta mempromosikan Taman Nasional Komodo. "Kegiatan Sail Komodo 2013 merupakan salah satu upaya mempromosikan Taman Nasional Komodo sebagai kawasan konservasi perairan dalam rangka mengembangkan ekonomi kelautan. Untuk itu tema Sail Komodo 2013 kali ini adalah "Sail Komodo 2013: Jembatan Emas Menuju Nusa Tenggara Timur menjadi Destinasi Utama Pariwisata Dunia", jelasnya.

Event internasional itu diharapkan dapat menjadi model percepatan pembangunan daerah kepulauan dan daerah terpencil. Kedua, Sail Komodo dapat menggalang keterpaduan dan sinergi program lintas kementerian/ lembaga baik di pusat maupun di daerah serta partisipasi swasta dalam pembangunan kesejahteraan rakyat secara berkelanjutan. Ketiga, event ini mampu menambah lokasi dan kegiatan sebagai tujuan wisata nasional dan internasional. Keempat, melalui event Sail sebagai media untuk mengukuhkan kembali kejayaan bangsa Indonesia sebagai bangsa bahari. "Tujuan lainnya, event Sail Komodo dapat mengembangkan rute pelayaran kapal-kapal *yacht* ke perairan Indonesia yang menarik *yachters* dunia," jelasnya.

Kegiatan utama Sail Komodo mencakup antara

lain Upacara Bendera Peringatan Hari Ulang Tahun Kemerdekaan RI Ke-68 di salah satu pulau terluar, Bhakti Sosial dan Pelayanan Kesehatan. Event ini juga diikuti beberapa kegiatan Bhakti Kesejahteraan Rakyat Nusantara, Badan Usaha Milik Negara Peduli Komodo, serta kegiatan Lintas Nusantara Remaja dan Pemuda Bahari/Kapal Pemuda Nusantara. Sail Komodo 2013 juga dimeriahkan Reli Kapal Layar atau *Yacht Rally*, Ekspedisi Kapal Riset Internasional dan Ekspedisi Ilmiah Pulau Terluar dan Festival Derawan 2013 serta Olah raga Bahari. "Selain itu juga diadakan Seminar Nasional dan Internasional mengenai potensi pariwisata, budaya dan alam serta seminar yang membahas mengenai wawasan kebangsaan dan Bela Negara serta pameran potensi daerah," paparnya.

Sharif menjelaskan, untuk kegiatan reli kapal layar atau *yacht rally*, melibatkan tiga operator *yacht* yaitu Sail Indonesia, Back to Down Under Rally, dan Darwin Ambon Yacht Race. Ketiga operator reli kapal layar mengerahkan *yachters* dari berbagai negara dengan rute masing-masing, yang *flag off*-nya telah dilaksanakan di Kupang, NTT pada 4 Agustus 2013. Adapun para peserta Sail Komodo telah menyelesaikan pelayaran dari Darwin menuju Kupang, NTT. Para peserta akan dibagi dalam dua jalur, yakni jalur utara dan selatan. Jalur utara meliputi Kupang-Wini di Timor Tengah Utara-Atapupu di Kabupaten Belu, menuju Kalabahi, Kabupaten Alor, kemudian

Lewoleba-Lembata, Larantuka di Flores Timur, lalu ke Maumere di Kabupaten Sikka, dan berakhir di Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat. Sedangkan rute jalur selatan melintasi Ba'a di Kabupaten Rote Ndao, lalu menuju Sabu Raijua, kemudian ke Sumba, dan berakhir di Labuan Bajo. "Event ini sangat berdampak positif terhadap perkembangan pariwisata dan ekonomi di NTT. Terutama melalui jumlah wisatawan yang datang ke NTT akan bertambah setiap tahun," katanya.

Untuk menunjang seluruh kegiatan Sail Komodo, semua kementerian/ lembaga yang menjadi anggota panitia mengalokasikan anggaran sesuai dengan kegiatannya masing-masing. Sedangkan Pemerintah Daerah berperan dalam memobilisasi semua sumber daya daerah, baik itu dari APBD maupun keterlibatan sektor swasta. Seperti halnya pada pelaksanaan Sail sebelumnya, kegiatan Sail Komodo 2013 ini tidak hanya sebatas pada acara event semata yang akan habis setelah kegiatan ini selesai. Lebih dari itu, Sail Komodo dapat menjadi stimulan bagi pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan daerahnya. "Event internasional Sail Komodo 2013 terbukti memberi dampak positif bagi perekonomian rakyat. Bahkan event ini secara langsung menjadi stimulan tumbuhnya sektor formal dan informal seperti hotel, rumah makan hingga *home stay* yang mendukung perkembangan wisata di NTT," tutupnya. (Mutiar, dari AntaraNews)



Ilustrasi.

Pulau Komodo

(Akhirnya) Jadi 7 Wonders



Ilustrasi.

Presiden SBY dan Ibu Negara Ani Yudhoyono untuk kali keduanya menjejakkan kaki di Pulau Komodo setelah 9 tahun lalu. Presiden SBY menghadiri acara penetapan atau inagurasi Pulau Komodo sebagai salah satu dari 7 keajaiban alam yang ada di dunia.

Dalam sambutannya, Presiden SBY menyampaikan terima kasih kepada Ketua Dewan Pembina Yayasan Komodo Kita, Jusuf Kalla (JK) dan tim yang telah berjuang sehingga Pulau Komodo ditetapkan sebagai salah satu keajaiban alam dunia.

"Mari kita lanjutkan kerja sama kita dan mari kita jadikan Pulau Komodo tempat yang baru bagi keajaiban warisan alam dunia," kata SBY di Taman Nasional Komodo, Pulau Komodo, Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, Jumat (13/9/2013), seperti dilansir presidenri.go.id.

Dalam acara yang sama, JK menjelaskan, sebetulnya kotingen Indonesia juga mengajukan Danau Toba sebagai salah satu kandidat penerima. Namun seiring proses seleksi, hanya Pulau Komodo yang bertahan hingga final.

Pada akhir inagurasi, Presiden SBY menyaksikan betapa buasnya Komodo. Beberapa Komodo sengaja dikumpulkan oleh para pengawas dan diberi makan bangkai kambing. Tidak sampai 10 menit satu bangkai kambing dilahap secara bersama oleh 5 ekor Komodo. Tidak lupa SBY dan Ibu Ani melakukan penanaman pohon agar Pulau Komodo selalu asri.

Elok Namun Berbahaya

Saat ini, terdapat sekitar 3.000 Komodo di Pulau Komodo dan sekitarnya. Bulan September adalah waktu Komodo bertelur. Satu ekor komodo betina mampu menelurkan 30 butir.

Komodo menjadi satu-satunya hewan purba masih hidup hingga kini. Rata-rata besar Komodo dewasa adalah 3 meter dan dapat hidup hingga 50 tahun. Komodo adalah hewan karnivora dengan kuku yang tajam. Air liurnya sangat berbahaya. Selama ini diketahui bahwa luka-luka akibat gigitan hewan-hewan ini sangat rawan infeksi karena adanya bakteri yang hidup di mulut kadal-kadal ini, akan tetapi para peneliti ini menunjukkan bahwa efek langsung yang muncul pada luka-luka gigitan itu disebabkan oleh masuknya bisa berkekuatan menengah.

Para peneliti ini telah mengamati luka-luka di tangan manusia akibat gigitan biawak *Varanus varius*, *V. scalaris* dan komodo, dan semuanya memperlihatkan reaksi yang serupa: bengkak secara cepat dalam beberapa menit, gangguan lokal dalam pembekuan darah, rasa sakit yang mencekam hingga ke siku, dengan beberapa gejala yang bertahan hingga beberapa jam kemudian.

Di samping mengandung bisa, air liur komodo juga memiliki aneka bakteri mematikan di dalamnya; lebih dari 28 bakteri Gram-negatif dan 29 Gram-positif telah diisolasi dari air liur ini. Bakteri-bakteri tersebut menyebabkan septikemia pada korbannya. Jika gigitan komodo tidak langsung membunuh mangsa dan mangsa itu dapat melarikan diri, umumnya mangsa yang sial ini akan mati dalam waktu satu minggu akibat infeksi.

Bakteri yang paling mematikan di air liur komodo agaknya adalah bakteri *Pasteurella multocida* yang sangat mematikan; diketahui melalui percobaan dengan tikus laboratorium. Karena komodo nampaknya kebal terhadap mikroba sendiri, banyak penelitian

dilakukan untuk mencari molekul antibakteri dengan harapan dapat digunakan untuk pengobatan manusia.

Seven Wonders

Pulau Komodo ditetapkan sebagai salah satu keajaiban dunia oleh organisasi New 7 Wonders. Enam lainnya adalah Halong Bay (Vietnam), Amazon (Amerika Latin), Pulau Jeju (Korea Selatan), Table Mountain (Afrika Selatan), Air Terjun Iguazu (Amerika Latin), dan Puerto Princea Underground River (Filipina).

Halong Bay Vietnam sudah sangat terkenal hingga mancanegara. Wilayah yang berada di Provinsi Quang Ninh Vietnam itu punya ribuan gunung kapur yang tersebar di antara perairan jernihnya. Namun tahukah Anda, Ha Long Bay juga punya beberapa gua alam yang sangat indah yaitu Ha Long Bay, yaitu Hang Dau Go, Hang Sung Sot, dan Hang Trong.

Berbicara soal Amazon, wajar bila tujuan wisata favorit dunia itu dijadikan salah satu tujuh keajaiban dunia. Amazon disebut-sebut sebagai sungai terbesar, salah satunya karena memiliki aliran air dalam cekungan yang mempunyai luas sekitar 7.050.000 kilometer persegi. Dengan lebarnya yang bervariasi, mulai 1,6 kilometer hingga 10 kilometer saat musim kering. Bahkan, sampai mencapai lebih dari 48 kilometer lebarnya saat musim hujan.

Lebar muara sungai ini saja ketika mencapai Laut Atlantik sekitar 240 kilometer. Karena kondisi alamiahnya tersebut, belum pernah ada rencana pembangunan jembatan di atas Sungai Amazon. Terutama karena kondisi aliran airnya yang sangat deras dan volumenya yang juga sangat besar. Amazon juga menjadi tempat hidup bagi makhluk luar biasa yaitu lumba-lumba air tawar, anaconda dan piranha.

Pulau Jeju di Korea Selatan belakangan juga menjadi wisata favorit mancanegara khususnya Asia. Jeju atau Cheju adalah sebuah pulau yang terletak di ujung Semenanjung Korea dan dekat dengan Jepang. Jeju adalah pulau terbesar dan pulau paling terkenal diantara 3000 pulau lain di Korea. Bahkan orang Korea seringkali menyebut pulau Jeju dengan istilah Pulau Bali-nya Korea. Sebuah pulau subtropis yang berdiri dengan berbagai legenda dan pemandangan yang sangat

menakutkan. Pulau Jeju merupakan wilayah yang paling hangat dan pada musim dingin sangat jarang turun salju, sehingga tanaman-tanaman yang biasanya tumbuh di daerah subtropis bisa bertahan hidup. Bahasa Korea dengan dialek (saturi) Jeju adalah bahasa yang sangat khas, yang hampir mirip dengan bahasa Jepang. Hal ini dikarenakan hubungan kebudayaan dan sejarah masa lalu yang erat antara kedua wilayah tersebut. Karena keindahannya tak heran jika pulau Jeju dijadikan tempat wisata dan salah satu keajaiban dunia.

Dari Afrika Selatan, Table Mountain dinobatkan menjadi salah satu keajaiban dunia. Table mountain atau gunung meja disebut seperti itu karena puncaknya datar seperti meja. Gunung ini termasuk dalam daerah dari Taman Nasional Table Mountain yang terletak di kota Cape Town, Afrika Selatan dan merupakan salah satu objek wisata unggulan di kota itu.

Air Terjun Iguazu yang namanya diambil dari kata dalam bahasa Guarani. Legenda menyebutkan bahwa dewa ingin menikahi seorang wanita bernama Naipí, yang kemudian pergi dengan kekasihnya Tarobá dengan kano. Dewa menjadi marah dan membelah sungai sehingga terciptalah air terjun dan mereka berdua jatuh ke dalamnya. Air terjun ini pertama kali ditemukan pada Tahun 1541. Air terjun ini lalu ditemukan kembali oleh Boselli di akhir abad ke-19, dan salah satu nama air terjun lain di sisi Argentina diambil dari namanya. Memang banyak air terjun di muka bumi ini, tapi keindahan Iguazu memang tiada duanya dan menjadikan Iguazu sebagai salah satu keajaiban dunia.

Taman Nasional Puerto Princea Underground River di Filipina, memang layak dijadikan salah satu keajaiban dunia. Puerto Princessa Subterranean River National Park merupakan salah satu kawasan lindung paling terkenal di Filipina. Destinasi alam ini terletak sekitar 360 km di sebelah barat daya Manila. Tempat itu dijadikan taman nasional pada tahun 1971 untuk melindungi dan melestarikan hutan, satwa liar, pantai pasir putih, keindahan alam yang belum terjamah dan salah satu sistem gua paling mengesankan di dunia.

Puerto Princessa Subterranean River National Park memiliki lanskap batu

kapur yang spektakuler atau pegunungan karst yang sangat menakutkan. Menariknya, taman nasional ini juga melindungi hutan yang penting untuk konservasi keanekaragaman hayati. Situs ini berfungsi sebagai habitat bagi banyak tanaman yang terancam punah, spesies satwa dan endemik langka. Puerto Princessa Subterranean River National Park sendiri merupakan simbol dari komitmen rakyat Filipina dalam upaya global untuk melestarikan warisan alam di dunia.

Jauh sebelum ditetapkan sebagai salah satu keajaiban dunia, grafik kunjungan wisatawan ke pulau itu meningkat setiap tahunnya. Jika pada tahun 2009 Pulau Komodo dikunjungi oleh sekitar 35 ribu pelancong, pada tahun 2012 jumlah itu naik 20 ribu. Diharapkan tahun ini ada 60 ribu wisatawan, baik lokal maupun mancanegara, dapat berkunjung ke pulau ini.

Sebenarnya apa sih kelebihan Pulau Komodo? Kalau biasanya kita bermain di pantai yang berpasir coklat atau putih, kali ini kita akan menemukan pantai dengan pasir berwarna pink! Hanya ada 7 buah pantai berpasir pink di dunia ini, salah satunya di Pulau Komodo. Pasir pink ini berkat campuran pasir putih dan merah. Warna merah sendiri konon katanya berasal dari serpihan koral merah yang hancur. Yang jelas, pantai ini masih sangat bersih dan indah! Di sini kita bisa melihat 277 spesies hewan yang merupakan perpaduan hewan yang berasal dari Asia dan Australia. Selain itu, buat kita yang hobi snorkeling, di sini juga surganya ikan dan terumbu karang. Setidaknya terdapat 253 spesies karang pembentuk terumbu, 70 spesies sponge, dan 1.000 spesies ikan. Di sanalah tempat hidup dugong, hiu, 14 jenis paus, lumba-lumba, dan kura-kura. Kadal raksasa yang termasuk hewan purba ini pertama kali ditemukan tahun 1910 oleh Peter Ouwens, direktur Museum Zoologi Bogor. Dan saat ini populasi komodo hanya bisa ditemukan di Indonesia. Di Pulau Komodo terdapat sekitar 2.500 ekor komodo yang masuk dalam IUCN Red List of Threatened Species. Setelah Pulau Komodo ditetapkan sebagai salah satu keajaiban dunia selanjutnya tugas kita menjaga kelestariannya agar tidak rusak oleh tangan-tangan jahil yang tidak bertanggung jawab. (Mutia, dari beberapa sumber)

Ramah
Lingkungan
Dalam rangka
mendukung
kebijakan
green port,
Organda Khusus
Tanjung Perak
memesan truk
berbahan bakar CNG

KODY LAMAHAYU FREDY: Organda Siapkan Truk

Ilustrasi.

DENGAN postur tubuh tinggi besar serta profil mendekati karakter Jenghis Khan ditambah rambut berwarna perak, kehadirannya di setiap pertemuan para pemangku kepentingan Pelabuhan Tanjung Perak, selalu mudah dikenali. Dialah Kody Lamahayu Fredy, Ketua Dewan Pimpinan Cabang Khusus Organisasi Angkutan Darat (Organda) Pelabuhan. Yang juga menjadi ciri khasnya ialah gaya bicara yang "keras" dan tegas, lebih-lebih bila sudah mempertahankan prinsip membela anggotanya, agar dapat terus memiliki peran dalam komunitas bisnis angkutan di pelabuhan.

Namun di balik sosoknya yang terkesan angker tersebut, Kody merupakan pribadi yang enak untuk diajak bicara. Tanpa meninggalkan prinsip memperjuangkan eksistensi Organda Pelabuhan Tanjung Perak, ketika dimintai konfirmasi Reporter Dermaga mengenai niatan unjuk rasa nasional menentang dugaan monopoli usaha BUMN Pelabuhan menjelang "May Day" 1 Mei 2013, Kody berucap, "Kami tetap menentang adanya dugaan monopoli usaha di pelabuhan, termasuk bila hal ini dilakukan Badan

Usaha Pelabuhan (BUP). Mungkin di tempat lain, dugaan praktik monopoli itu terjadi. Tetapi lewat komunikasi intens dengan para petinggi Pelindo III, kami mendapat pemahaman bahwa di wilayah kerja Pelindo III tidak ada yang disebut monopoli usaha dengan menghalangi pihak lain melakukan aktifitas di pelabuhan. Maka kami bersyukur menjelang May Day 2013 di seluruh terminal yang dikelola Pelindo III tidak terjadi gejolak, apalagi unjuk rasa dan pemogokan. Walaupun terdapat riak kecil di Pelabuhan Tanjung Emas, hal itu terjadi karena salah penafsiran dari salah satu pelaku bisnis disana".

Kepulan Asap

Terkait rencana unjuk rasa, kepada anggota Organda Khusus Tanjung Perak Kody telah wanti-wanti agar tak melakukan hal-hal yang bisa merugikan orang lain dan diri sendiri.

"Kalau knalpot truk-truk pengangkut di pelabuhan sampai tak berasap, yang menderita rugi bukan hanya

pihak Operator Pelabuhan, tetapi juga para pemilik barang dan asosiasi lainnya termasuk anggota Organda yang asap dapurnya bakal terancam tidak ikut mengepul" tutur Ketua DPC Khusus Organda Pelabuhan Tanjung Perak, dengan gayanya yang khas: lantang dan ceplas-ceplos.

Urusan kepulan asap knalpot itu, juga sempat ditanggapi dengan sikap penuh tanya, ketika Direktur Komersial & Pengembangan Usaha Pelindo III mengatakan: "Selama ini alat-alat dan kendaraan pengangkut di pelabuhan masih menggunakan mesin-mesin berbahan bakar solar yang menghasilkan asap. Ke depan, kami akan mengubah itu di Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL). Nantinya emisi gas buang hasil pembakaran BBM akan kami kurangi, agar lingkungan pelabuhan lebih bersih dan ramah lingkungan".

Urusan asap yang berpotensi menakibatkan polusi ini dapat dinilai dari dua sisi yang satu dengan lainnya mewakili kepentingan yang bisa "saling tabrak". Dari sisi kepentingan besar menyelamatkan lingkungan dari ancaman polusi, asap pabrik, alat maupun truk yang berasal dari gas buang mesin berbahan bakar diesel ini harus "dijinakkan". Namun untuk sampai di keputusan itu, harus difikirkan juga nasib mereka yang periuik nasinya tergantung pada menepul atau tidaknya asal knalpot itu.

Energi Alternatif

Di tengah kegalauan memikirkan berbagai kemungkinan yang akan dihadapi anggota Organda Tanjung Perak, pada Agustus 2013 lalu tiba-tiba Kody Lamahayu mendapat undangan dari Manajemen Pelindo III, untuk duduk bersama dalam rangka mencari solusi pemecahan masalah operasional truk-truk pengangkut petikemas dan komoiti lainnya di pelabuhan. Pada kesempatan tersebut, kepada Organda diajukan beberapa kemungkinan, antara lain:

- Mengganti seluruh armada yang akan dioperasikan di TMTL dengan truk-truk berbahan bakar alternative seperti gas;
- Tetap memberi kesempatan dioperasikannya armada angkut berbahan bakar solar, tetapi dengan syarat sesuai dengan standar Euro -4 atau Euro-5 yang ramah lingkungan.

"Dengan berbagai pertimbangan, akhirnya kami dari Organda Tanjung Perak memberi dukungan digunakannya energi alternatif sebagai bahan bakar untuk peralatan di TMTL. Dukungan ini dituangkan dalam nota kesepahaman yang ditandatangani oleh Direksi Pelindo III dan DPC Khusus Organda Pelabuhan Tanjung Perak" jelas Kody se usai penandatanganan MoU pada pertengahan Agustus 2013 lalu.

Dalam nota kesepahaman disebutkan Organda akan mendukung mobilisasi barang menggunakan truk di lingkungan TMTL, dengan menyesuaikan armada yang akan beroperasi menggunakan BBG Liquid Natural Gas (LNG) maupun Concrete Natural Gas (CNG). Khusus bagi bagi truk yang masih menggunakan mesin diesel, harus ditingkatkan sesuai dengan standar emisi Euro-4/Euro-5 yang ramah lingkungan.

"Dihitung secara rinci, dalam rangka mengubah armada yang akan dioperasikan di TMTL, diperlukan investasi sekitar Rp.100 miliar. Karena jumlah tersebut bukannya hal yang kecil, maka kami akan melakukan

perubahan secara bertahap. Langkah awal ialah dengan menyiapkan 100 unit trailer dan 100 unit dumtruck, sesuai kebutuhan awal setelah pengoperasian TMTL. Sebenarnya kami masih boleh menggunakan truk yang berbahan bakar solar. Tetapi untuk pengadaan truk yang memenuhi standar Euro-4/Euro-5, diperlukan investasi yang lebih besar, karena satu unit truk saja bisa bernilai Rp.1,7 miliar" jelas Kody Lamahayu pula.

Guna pembelian truk ramah lingkungan, DPC Organda Khusus Pelabuhan Tanjung Perak berencana menggali investasi dari anggota, dengan cara membentuk koperasi atau konsorsium sesama anggota Organda. Menurut Kody, koperasi maupun konsorsium itu tak tertutup kemungkinan menggandeng investor dari luar anggota.

"Dalam kaitan hal itu, kami telah menjajagi kemungkinan menggandeng pihak Bank Jatim dan Bank Mandiri, agar dapat melakukan pembelian dengan dukungan dana yang lebih meringankan" ujar Kody Lamahayu menutup penjelasannya.(Mirah)

Ketua DPC Angsug Tanjung Perak Kody Lamahayu, Fredy.



BUMN Perkebunan

Sebagai “Penggembala” Sapi

Ilustrasi.

Dalam rangka memenuhi kebutuhan daging nasional, BUMN Perkebunan ditugasi mengembangkan sapi potong di lahannya

PROGRAM pengembangan sapi yang dilaksanakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), jangan langsung dibayangkan bahwa seluruh pegawai PT Perkebunan akan berganti seragam dengan celana jeans dan topi laken serta menunggang kuda sebagai pengganti mobil dinas. Sebab memang pemandangan “barat liar” dengan cowboy yang diperankan Roy Rogers atau Wild “Bill” Hitchcock, hanya dikenal lewat action Roostiaty dan Johny Sundawa dalam film “Adios” atau Ateng dalam film “Cowboy Cengeng”. Padang penggembalaan sapi memang terdapat di beberapa pulau di provinsi Nusa Tenggara Timur, tetapi luasannya tidak seperti digambarkan dalam lakon “El Rancho Grande” dimana Don Macho Camacho menguasai

hampir separuh dari negara bagian Texas, sebagai padang penggembalaan bagi 120.000 ekor sapinya.

“Sejak beberapa waktu lalu di berbagai media massa berkembang berita tentang kurangnya ketersediaan daging sapi nasional, khususnya mengenai kuota impor daging sapi yang menjadi hot issue di masyarakat karena tersandung masalah hukum” ujar Kepala Bidang Industri Primer Kementerian Badan Usaha Milik Negara (KBUMN) Didik Prasetyo.

Dalam rangka menjelaskan kebijakan pemerintah mengenai impor daging sapi, Didik mengatakan bahwa tahun 2013 ini pemerintah telah menetapkan kuota impor sebesar 80.000 ton daging sapi yang terbagi menjadi carry over tahun 2012 sebesar 4.737 ton dan impor tahun 2013 sebesar 75.260 ton. Kebijakan impor daging sapi ini, menurut Direktorat Peternakan & Kesehatan Hewan (PKH) disebabkan kapasitas penyediaan daging sapi nasional diperkirakan baru mencapai 474.419 ton, sedangkan kebutuhan konsumsi domestik berdasar asumsi demand per kapita tahun 2013 sebesar 2,2 kg/kapita/tahun, mencapai 549.670 ton.

Peluang Bisnis

Dari data perdagangan daging sapi sejak Februari 2010 hingga Februari 2013, tercatat terjadinya fluktuasi harga daging sapi yang cenderung terus mengalami kenaikan. Salah satu penyebab kenaikan harga

tersebut, dalam terjadinya kenaikan harga pakan ternak. Kondisi ini telah membuka peluang terjadinya “permainan” oleh sementara pelaku perdagangan daging sapi baik di tingkat impor, hingga ke level konsumen akhir yang menyebabkan tak terkendalinya harga daging sapi.

Mencermati adanya peluang bisnis daging sapi sapi yang cukup “menggiurkan”, dalam rangka membuka kesempatan usaha sambil memanfaatkan asset yang kurang dimanfaatkan secara optimal, maka Kementerian BUMN telah merancang kebijakan yang sifatnya out of the box. Kalau yang terjadi selama ini tiap badan usaha dibawah KBUMN hanya melakukan usaha tunggal, sejak beberapa waktu lalu Menteri BUMN membuat terobosan dilakukannya sinergi usaha antar BUMN dan pemanfaatan asset untuk membantu pertumbuhan ekonomi nasional. Salah satunya adalah mendorong BUMN Perkebunan untuk mengubah “monokultur” ke pengusahaan berbagai jenis tanaman lain, seperti perkebunan karet yang melakukan tumpang sari menanam juga komoditas hortikultura berorientasi domestic maupun ekspor seperti pisang, durian, nenas, dll.

Mengingat bahwa peluang bisnis daging sapi mempunyai prospek yang cukup bagus, maka KBUMN memberi dukungan penuh kepada BUMN Perkebunan untuk menjalankan bisnis ini. Caranya ialah mengintegrasikan peternakan sapi dengan komoditi perkebunan yang dikelola. Seperti kepala sawit, tebu, sorgum maupun aneka tanaman lainnya yang bisa menjadi sumber makanan ternak yang relatif murah.

Sejak tahun 2012 lalu, BUMN Perkebunan khususnya yang mengelola komoditi sawit menargetkan dapat mengembangkan program sapi-sawit sebanyak 100.000 ekor. Dengan berbagai kendala-kendala yang dihadapi mulai dari kesulitan mencari bakalan/ bibit, minimnya pengetahuan terhadap bisnis daging sapi terkait pasokan-pemasaran, penyediaan infrastruktur kandang, sumbu daya manusia sampai dengan pendanaan, BUMN Perkebunan dapat menyediakan sapi siap potong sebanyak 20.000 ekor.

“Meskipun belum mencapai target, KBUMN tetap akan mendorong agar BUMN Perkebunan yang mengelola kelapa sawit, tebu, sorgum dan aneka tanaman lainnya agar meneruskan program pengembangan sapi” kata Didik Prasetyo.

Draft Pengembangan

Mencermati pengalaman yang telah didapat dari pelaksanaan program tahun 2012, menurut Didik Prasetyo tahun ini BUMN Perkebunan akan melakukan format ulang pola pengembangan ternak sapi dengan menyusun draft kerangka program yang lebih komprehensif dan lengkap, mulai dari penyediaan pasokan bakalan maupun bibit sampai dengan pemasarannya. Bahkan sampai ke industri pendukungnya seperti pupuk, energi dan pakan ternak.

Peta Jalan (road map) pengembangan sapi BUMN Perkebunan saat ini sedang digodog tim yang dipimpin Direktur Perencanaan & Pengembangan PT Perkebunan Nusantara III (Persero). Kerangka program masih dibahas intensif. Pola pengembangan sapi di BUMN Perkebunan nantinya tak akan dilakukan sendiri, tetapi juga melibatkan petani/ peternak sekitar sebagai plasma. Hal ini diwujudkan sebagai kepedulian BUMN Perkebunan terhadap pengembangan perekonomian sekitar perkebunan yang berbasis usaha ternak sapi dan perkebunan. Hal itu juga dimaksud sebagai dukungan kepada program pemerintah untuk mencapai target swasembada daging sapi tahun 2014.

Sebagaimana disampaikan Menteri BUMN Dahlan Iskan, pola pengembangan sapi BUMN Perkebunan ke depan diarahkan 70% untuk penggemukan dan 30% untuk pembiakan/pembibitan. Berdasarkan pola ini, diharapkan akan segera ada tambahan populasi ternak sapi dalam jumlah yang cukup signifikan. Disamping itu, perbaikan dan penyempurnaan aturan pengadaan bakalan/bibitan sampai dengan pemasarannya sedang disiapkan secara intensif oleh tim kecil, sehingga BUMN Perkebunan dapat lebih lincah dan fleksibel dalam menjalankan bisnis daging sapi.

Terkait dengan program ini, direncanakan beberapa tahun ke depan juga akan dibangun pabrik-pabrik pakan ternak dengan sumber bahan baku yang berasal dari limbah produksi kelapa sawit, tebu maupun kulit kopi, kakao dan lain-lain. Dengan demikian diharapkan nantinya akan tercipta pakan ternak murah yang mampu menekan biaya produksi maupun pemeliharaan sapi BUMN Perkebunan, hingga dapat dipasarkan dengan harga yang bersaing di pasar daging api.

Saat ini PT Perkebunan Nusantara V sudah mulai dapat mengambil manfaat lain adanya pengembangan sapi, yaitu melalui penjualan pupuk organik dari limbah sapi yang dikembangkan. Permintaan terhadap pupuk organik ini sangat tinggi an cukup memberi keuntungan karena harganya cukup tinggi.

Untuk memantau program pengembangan sapi BUMN Perkebunan, KBUMN bersama PTPN menjalin komunikasi intensif dengan Ditjen PKH, dinas-dinas terkait, lembaga penelitian maupun para pakar, agar program tersebut dapat terlaksana dengan baik. Selain hal itu KBUMN melalui PT Merpati Nusantara Airline (MNA), PT Kereta Api Indonesia (KAI) dan PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni) juga mendukung penyediaan transportasi dan mobilisasi ternak dari satu daerah ke daerah lainnya berjalan dengan baik dan lebih efisien. Program ini telah diijagi secara intensif oleh Direktur Jenderal PKH Syukur Iswanto yang secara aktif menjadi penghubung dengan MNA, KSI dan Pelni. (Kalimas)



Ilustrasi.

Diet

untuk Langsing Atau Sehat ?

Ilustrasi.

**Anda pernah diet
tapi kembali gemuk ?
Mungkin hanya nafsu
makan yang Anda
kendalikan, tapi pikiran
Anda tidak...**

Diet sebenarnya adalah manajemen asupan makanan dan bukan menyiksa badan. Banyak orang berdiet tapi lemas, pusing berkunang-kunang sehingga seolah seluruh energinya habis dan tak bisa beraktifitas. Bukan itu tujuan kita berdiet. Seorang pesohor negeri ini pernah bilang, kita berdiet untuk sehat bukan untuk langsing. Sehat itu tujuan tapi langsing itu bonus.

Ketika masih berusia muda, sangat mudah bagi kita untuk menaikkan dan menurunkan berat badan. Tapi seiring bertambahnya usia, metabolisme manusia pun menurun. Semangkuk bakso yang dikonsumsi oleh pria/wanita berusia 24 tahun akan 'diterjemahkan' berbeda oleh manusia berusia 40 tahun. Makanan dengan sekian kalori akan menumpuk di tubuh manusia berusia 40 tahunan. Bila tidak ingin, maka kalori tadi harus langsung dibakar dengan berolahraga.

Si A berhasil dengan diet rendah kalori, belum tentu Anda juga berhasil, karena tubuh manusia berbeda sehingga tidak semua metode diet cocok. Diet Atkins salah satunya. Diet Atkins dikenal dengan cara kerja makeover-nya yang instan dengan membatasi

gula dan karbohidrat. Kelemahannya bagi Anda yang memiliki tensi rendah maka akan cepat lelah dan lemas. Kurangnya karbohidrat dan gula juga berimbas pada ketidakstabilan emosional yang membuat Anda menjadi mudah marah. Masalah pada sistem pencernaan yang tidak stabil juga menimbulkan bau mulut yang kurang sedap. Diet Atkins dengan metode baru dirasa lebih efektif dan minim efek buruk. Meskipun diet tersebut tetap dengan cara membatasi asupan karbohidrat dan gula, namun Anda tetap dapat memasukkan coklat dan roti setiap hari. Diet Atkins dibagi dalam 4 fase, yakni tahap induksi, ongoing weight loss (OWL), perawatan pasca diet, dan pemeliharaan hasil diet untuk jangka panjang.

Metode diet lainnya adalah diet South Beach yang juga membatasi konsumsi karbohidrat. Mereka yang ingin mengikuti diet ini harus berpisah dengan kentang, buah, roti, sereal, beras, pasta, bit, wortel, dan jagung dalam dua minggu pertama. Setelah itu sebagian dari makanan itu tetap dilarang dikonsumsi. Dibandingkan dengan Atkins yang mengubah seseorang dari mesin pembakar gula ke pembakar lemak, South Beach mengutamakan kadar gula dalam karbohidrat. Disarankan konsumsi karbohidrat rendah gula, makanan dengan indeks glikemik rendah yang tidak menyebabkan gula darah naik dan turun dengan cepat. South Beach melarang lemak tak sehat namun mendorong konsumsi lemak sehat.

Untuk Anda yang bertensi rendah, cobalah diet sesuai golongan darah. Diet yang dipopulerkan oleh Dr. Peter J. D. Adamo itu membagi konsumsi makanan / minuman menjadi golongan yang sangat bermanfaat, netral atau hindari sesuai dengan golongan darah O, A, B atau AB. Diet itu percaya bahwa zat lektin yang terkandung dalam makanan / minuman menjadi berbahaya bagi golongan darah tertentu karena akan menyebabkan penggumpalan darah.

Apapun jenis dietnya, yang jelas imbangi diet Anda dengan olahraga secara teratur. Seperti yang dianjurkan oleh diet OCD. Melihat namanya, orang pasti tahu kalau Diet OCD (Obsessive Corbuzier's Diet) dipopulerkan oleh

Deddy Corbuzier yang aslinya adalah seorang magician alias pesulap. Diet ini tidak pernah melarang konsumsi makanan / minuman namun hanya mengabaikan sarapan. Pendapat ini banyak ditentang karena umumnya metode diet lain tidak pernah mengabaikan sarapan. Diet OCD hanya menganjurkan puasa dan bebas makan selama delapan jam. Olahraga yang dianjurkan oleh diet ini adalah olahraga angkat beban karena jenis olahraga ini dapat membakar lemak sampai dua hari kedepan, berbeda dengan olahraga kardio yang hanya membakar lemak saat itu saja.

Banyak selebriti Indonesia juga mancanegara saat ini menganut metode diet yang hanya mengonsumsi makanan mentah alias raw food atau hanya makanan kukus. Bahan makanan hanya dimasak sebentar saja sehingga vitamin dan kandungan gizinya tidak hilang.

Apapun diet Anda, lakukan dengan benar dan taati rambu-rambunya seperti ini :

1. Sebelum memutuskan berdiet, sebaiknya berkonsultasi ke dokter atau ahli gizi terlebih dahulu supaya kita tidak malnutrisi atau kekurangan nutrisi yang menyebabkan kita malah sakit ketika berdiet.
2. Imbangi diet Anda dengan banyak makanan berserat seperti buah dan sayur ditambah olahraga teratur yang tentunya disesuaikan dengan usia Anda. Bila Anda menginginkan tubuh berotot, lakukan olahraga

angkat beban, jangan olahraga cardio seperti treadmill.

3. Jangan pernah berpikir lapar ketika berdiet, karena hanya akan merusak diet Anda dan menyiksa Anda sepanjang hari. Ubahlah mind set Anda, diet adalah sehat...maka Anda akan menikmati dan merasakan hasilnya.
4. Hati-hati dengan tensi atau tekanan darah. Rata-rata diet menyebabkan penurunan tensi sehingga bagi Anda yang memiliki kecenderungan tensi rendah, bisa menambah sedikit kalori seperti minum teh manis hangat untuk menambah energi.
5. Jangan mengonsumsi obat pelangsing sembarang tanpa konsultasi dengan dokter ahli. Kebanyakan obat diet bersifat obat pencahar yang menyebabkan Anda diare dan pusing sepanjang hari. Setelah berhenti mengonsumsi obat, biasanya berat badan Anda cenderung naik lagi dari timbangan semula.
6. Jangan percaya dengan angka pada jarum timbangan Anda. Ada orang yang kelihatan gemuk padahal timbangannya hanya 50kg sementara ada orang yang kelihatan langsing padahal timbangannya 60kg. Ingat, bahwa itu semua hanya angka. Ketahuilah jumlah massa otot Anda dengan alat pengukur massa otot, itu yang lebih akurat. (Mutiar)

Ilustrasi.

PT KAI Siapkan Alas Tuwo menjadi *Dryport*

SINERGI antar Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bertujuan membangun aliasansi bisnis untuk memperkuat masing-masing bidang usahanya, sudah dimulai di berbagai bidang. Antaralain, antara BUMN Pelabuhan dengan PT Pupuk Indonesia guna percepatan layanan bongkar muat bahan penunjang pertanian dalam pengapalan dari pusat produksi ke wilayah di luar Jawa. Hal serupa juga dilakukan antara BUMN pelayaran dengan PLN dalam angkutan batubara sebagai bahan pasokan energi untuk PLTU di berbagai daerah. Bahkan dalam rangka memastikan rantai pasok kebutuhan, PLN juga mengakuisisi perusahaan pelayaran PT Bahtera Adiguna.



Ilustrasi.

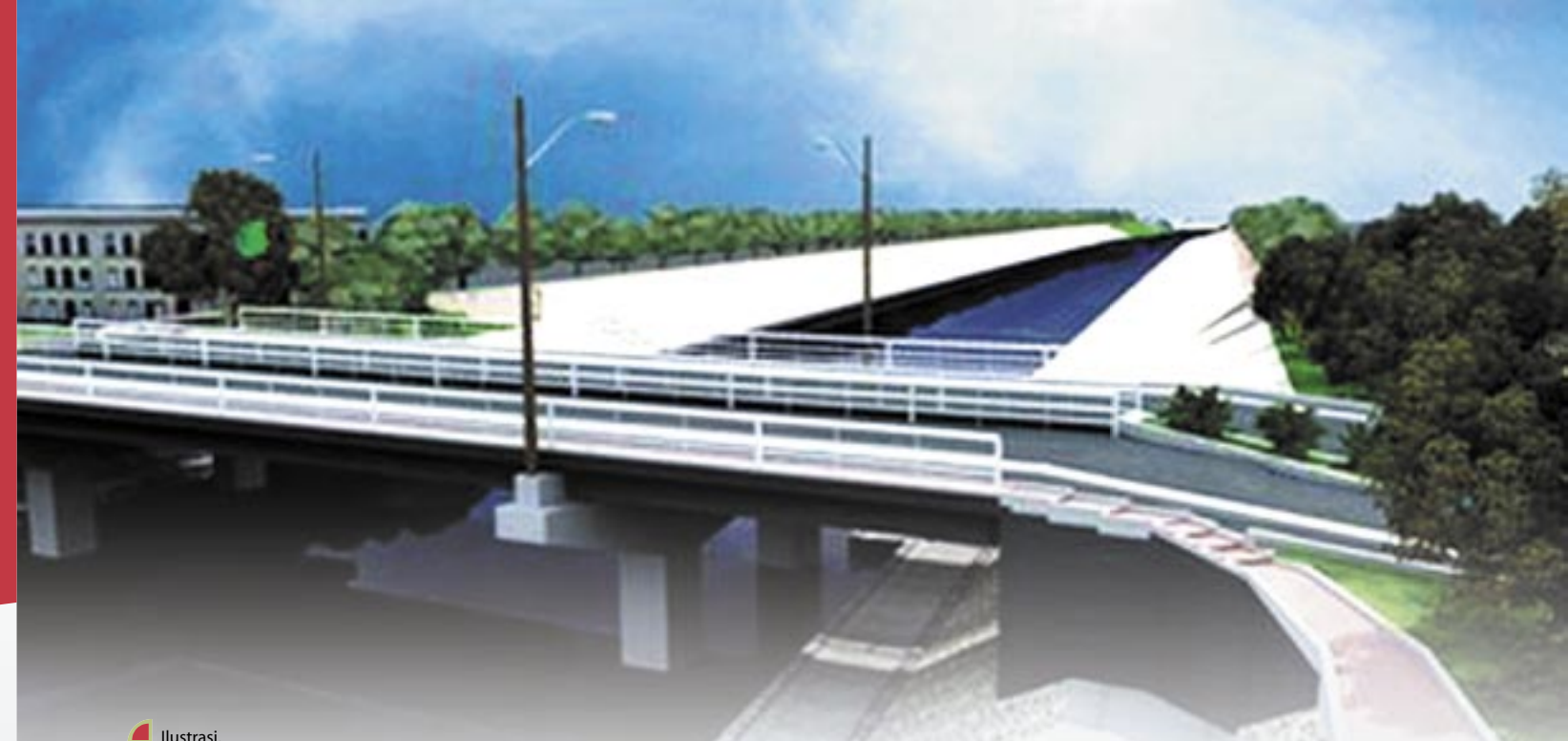
Peningkatan sinergi
antar BUMN
diwujudkan oleh
Pelindo III dan PT KAI
dengan membangun
stacking zone

Dalam rangka efisiensi angkutan petikemas lewat darat, sejak beberapa tahun lalu PT Kereta Api (PTKAI) telah menjalin kerjasama dengan anak perusahaan Pelindo III PT Berlian Jawa Terminal Indonesia (BJTI), yang diawali dengan "menembus barikade Logistik" berupa putusnya jalur tol Gempol-Surabaya akibat genangan "Lumpur Lapindo". Sinergi tersebut berlanjut dengan pelayanan angkutan petikemas dengan KA dari Surabaya ke Jakarta pergi pulang.

Untuk meningkatkan kinerja pelayanan bongkar muat petikemas, PT KAI telah mengembangkan stasiun kereta api Kalimas menjadi *stacking zone*, disusul hal serupa di stasiun kereta api Waru, Sidoarjo. Ke depan, sejalan dengan dioperasikannya Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL), PT KAI juga sudah berancang-ancang melakukan sinergi dengan Pelindo III dalam melayani mobilisasi petikemas dari TMTL ke Tanjung Perak pergi-pulang, dengan memanfaatkan keberadaan *double-track* lewat pantai utara yang titik lintasannya berdekatan dengan lokasi TMTL.

Hidupkan Dryport

Sinergi antar BUMN untuk mendukung kelancaran logistik nasional, sebenarnya susah dimulai sejak tahun 80-an, ketika PT KAI membangun *dryport* di stasiun-stasiun Rambipuji, Jember Jawa Timur dan Jebres, Surakarta Jawa Tengah, dengan maksud agar handling petikemas untuk komoditas ekspor dalam dilakukan di stasiun yang lebih dekat dengan daerah penghasil barang. Layanan barang di Rambipuji saat itu meliputi tembakau, batu piring, kakao dan hasil kertas, sementara di Jebres berupa cinderamata, furniture dan garmen. Namun kondisi waktu itu, tampaknya belum lagi kondusif, hingga kedua "pelabuhan kering" tersebut terkesan mati suri.



Ilustrasi.

"Tampaknya pertumbuhan perekonomian di Provinsi Jawa Tengah akhir-akhir ini dinilai cukup signifikan dengan prospek kedepan yang cukup menjanjikan. Maka dalam rangka mendukung pelayanan ekspor/impor lewat TPK Semarang, PT KAI berniat menghidupkan kembali jalur kereta api barang yang langsung masuk ke kawasan Pelabuhan Tanjung Emas. Ke depan, rel pada jalur kereta api yang sudah ada dan pernah dioperasikan, tetapi kini dalam kondisi tertimbun akibat peninggian lahan untuk menghindari rob, akan segera dibenahi agar dapat mendukung operasional kembali kereta api barang. Dalam kaitan ini, PT KA mulai membangun *stacking-zone* di stasiun Alas Tuwo, sejauh 10 kilometer di sebelah timur kota Semarang" jelas General Manager TPKS Iwan Sabatini kepada Reporter Dermaga,

Selama tahun 2013 ini, kinerja TPKS menampakkan pertumbuhan yang cukup menggembirakan. Throughput petikemas sampai dengan Agustus 2013 telah mencapai 319.922 TEU's, dengan prediksi target sampai dengan akhir tahun 2013 diharapkan bisa mencapai 472.580 TEU's. Bila hal tersebut dapat terealisasi berarti akan terjadi kenaikan 3% dari capaian tahun 2012 yang tercatat 457.055 TEU's. Sementara itu, arus kapal pengangkut petikemas di TPKS pada semester-1 tahun 2013 tercapai 234 unit dengan berat 3.923.436 GT. Menurut Iwan, target tahun 2014 dapat mencapai handling petikemas sekitar 503.000 TEU's,

atau peningkatan pertumbuhan sekitar 4-5%.

Diprediksi pada tahun 2015 nanti, kinerja bongkar muat petikemas di TPKS akan melonjak signifikan setelah berfungsinya dermaga baru dan CY yang baru, hal tersebut sejalan dengan sudah akan beroperasinya jalan tol Solo-Semarang, yang akan lebih memperpanjang angkutan komoditas ekspor dari dan ke pedalaman Jateng maupun arus perdagangan domestik. Guna mengantisipasi hal itu, beberapa perusahaan pelayaran telah menyatakan kesiapan mereka untuk mendatangkan kapal-kapal lebih banyak dan dalam ukuran lebih besar ke TPKS.

Mempertahankan Kinerja

Kinerja operasional TPKS tahun 2013 mampu menjaga *performance* dengan baik, yaitu dapat mencapai angkatan 25 *box/container/hour* (B/C/H). dengan *boks/ship/hour* (B/S/H) mencapai 37, sedangkan Berthing Time rata-rata 15,86 jam. Menurut GM TPKS, ke depan hal tersebut akan tetap dapat dipertahankan, bahkan diharap dapat makin ditingkatkan.

Komoditas Jateng yang diekspor lewat TPKS utamanya berupa *furniture* yang tiap bulan rata-rata mencapai 2.800 TEU's, dengan tujuan ke sepuluh negara pengimpor yang terdiri dari Jateng disusul oleh USA, Australia, Korsel, UK, Inggris, Belanda, Singapore, Taiwan dan China, Sedang produk garmen

rata-rata perbulan mencapai 1.400 TEU's, dengan negara-negara pengimpor terdiri dari USA, Jepang, Jerman, Singapore, Inggris, Belanda, Uni Emirat Arab, Belgia, Itali, Australia dan negara-negara lainnya. Komoditas lain yang diekspor lewat TPKS terdiri dari *yarn* (benang), *plywood* (kayu lapis), hasil kayu, tekstil dll.

Saat ini TPKS sedang membangun dermaga tambahan sepanjang 105 meter hingga ke depan nanti total dermaga yang dioperasikan mencapai panjang 600 meter, hingga dapat melayani 3 atau 4 berth. Untuk itu Pelindo III juga akan mendatangkan 2 *Container Crane* (CC), 11 *Electric Rubber Tyred Gantry* (E-RTG), 10 *Combined Terminal Tractor* (CTT) yang dioperasikan di dalam area terminal. Terkait hal itu, juga dilakukan perluasan Lapangan Penumpukan (CY) untuk mengantisipasi pertumbuhan hingga lima tahun mendatang yang diperkirakan akan dapat meningkat sampai dengan sekitar 750.000 TEU's.

"Hal lain yang menjadi perhatian pengguna jasa dan pemilik barang adalah kegiatan ekspor impor yang terkait dengan proses *Receiving/Delivery* agar tetap lancar. Juga diharapkan akses jalan keluar masuk pelabuhan yang selama ini sering terkendala oleh genangan rob di sepanjang jalan Ronggowarsito, setelah berfungsinya polderisasi, akan makin lancar. Diharap pula proses *behandle* oleh Bea Cukai supaya dapat lancar, mengingat TPKS beroperasi nonstop 24 dalam sehari dan 7 hari dalam sepekan" tutur GM TPKS Iwan Sabatini mengakhiri penjelasannya kepada Dermaga.(Nilam)

Biaya Logistik Tinggi Hambat Perekonomian



Tingginya biaya logistik di Indonesia hambat akses perdagangan di pasar global. Apa upaya yang ditempuh pemerintah?

WORLD Bank menilai bahwa biaya logistik di Indonesia masih cukup tinggi bila dibandingkan dengan negara-negara lain, termasuk dengan sesama negara Asean. Pada akhirnya, hal ini bisa menjadi persoalan serius, karena dengan tingginya biaya logistik akan menjadi penghambat laju perekonomian, hingga target pertumbuhan ekonomi bisa terganggu.

"Biaya logistik nasional di Indonesia pada saat ini berada pada kisaran 24% dari Product Domestic Bruto (PDB). Angka ini lebih tinggi bila dibanding negara-negara tetangga, hingga berakibat pada lemahnya daya saing di pasar internasional. Oleh sebab itu, pemerintah Indonesia harus segera menempuh kebijakan menekan biaya sekaligus meningkatkan kualitas sistem logistik dan transportasi untuk meningkatkan akses ke pasar internasional yang akan berdampak langsung pada peningkatan perdagangan" kata Spesialis Senior Perdagangan Bank Dunia, Henry Sandee beberapa waktu lalu di Jakarta.

Persoalan tingginya biaya logistik ini menjadi perhatian dalam laporan yang diterbitkan Institut Teknologi Bandung (ITB) dan masukan para ahli di Bank Dunia. Secara empiris juga banyak dibicarakan pebisnis internasional, yang sering membuat perbandingan tentang lebih mahal biaya angkutan petikemas dari Padang ke Surabaya, dibanding dengan biaya yang harus dikeluarkan dalam pengiriman petikemas dari Pelabuhan Benoa Bali ke Pelabuhan Yokohama di Jepang.

Dwelling Time

Laporan tahunan tersebut disusun oleh Pusat Pengkajian Logistik dan Rantai Pasok ITB Bandung, Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Kelompok STC dan Panteia Research Institute di Belanda, serta Kantor Bank Dunia Indonesia. Muatannya laporan tersebut berisikan analisis dan gambaran kemajuan yang dibuat dalam menanggulangi permasalahan logistik di Indonesia. Salah satu dari temuan studi, berisikan bahasan tentang kurangnya efisiensi di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.

"Waktu tunggu rata-rata tiap ton/meter kubik atau peti kemas yang ditumpuk selama satu bulan di pelabuhan Tanjung Priok meningkat dari 4,8 hari pada Oktober 2010 menjadi 8 hari pada tahun 2013. Hal ini memperburuk situasi bottleneck bagi impor dan ekspor Indonesia" tambahnya.

Temuan lain menunjukkan bahwa program pemerintah untuk memanfaatkan pelabuhan 24 jam perhari selama 7 hari per minggu belum dapat berlangsung secara maksimal. Tetapi diakui bahwa selama ini sudah terjadi percepatan proses pengurusan dokumen dan perijinan untuk ekspor dan impor.

Laporan ini juga menunjukkan bahwa penggunaan Cikarang Dry Port (CDP) untuk izin impor dapat menekan biaya dan waktu. CDP merupakan fasilitas logistik terpadu untuk mendukung Pelabuhan Tanjung Priok dalam menangani ekspor-impor serta pengiriman domestik.

Namun, hingga kini CDP belum berkembang sesuai yang diharapkan, karena masih terdapatnya akses yang sangat terbatas.

Persoalan Besar

Pada dasarnya, pemerintah RI sudah cukup mengetahui persoalan mendasar ini. Terkait hal itu, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Hatta Rajasa menyebutkan, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) saat ini masih menghadapi enam persoalan besar. Salah satunya berupa dwelling time kapal di pelabuhan yang tidak kompetitif. Karena itu, pemerintah menargetkan pemangkasan dwelling time dari enam hari, seperti saat ini, menjadi empat hari. Selama ini dwelling time kapal di Indonesia jauh lebih lama dibandingkan dengan negara-negara lain di Asia Tenggara. Thailand misalnya, hanya membutuhkan waktu 5 hari, Malaysia 4 hari, dan Singapura 1,1 hari.

Bank Pembangunan Asia (ADB) mengingatkan, Indonesia harus memperbaiki dwelling time jika tidak ingin semakin tertinggal dengan negara lain. Pasalnya, dari semua infrastruktur, pelabuhan merupakan sarana yang perkembangannya sangat tertinggal. Ironis, mengingat Indonesia adalah negara maritim. Menurut Global Competitive Index Ranking 2012-2013, kualitas pelabuhan Indonesia bahkan hanya berada di urutan 105 dari 144 negara.

Hatta menjelaskan, lamanya dwelling time salah satunya disebabkan koordinasi pemangku kepentingan di lapangan seperti petugas bea dan cukai, karantina, ataupun pengelola pelabuhan. Paparnya: "Kalau dari sisi bea cukai, menyangkut hal-hal dokumen dan sebagainya itu sudah selesai semua, bahkan dengan sistem elektronik menggunakan national single windows itu cepat. Tapi kadang-kadang masih ada kaitan lain, misal pembayaran, hal itu menyangkut juga pada dwelling time".

Lebih jauh Menko Perekonomian Hatta Rajasa menuturkan bahwa lamanya dwelling time di pelabuhan-pelabuhan Indonesia menjadi satu dari enam persoalan besar dalam Sislognas. Di luar dwelling time, persoalan lain adalah kurangnya pusat distribusi, buruknya infrastruktur dan penyediaan jasa logistik, kualitas sumber daya manusia (SDM), Information Communication and Technology (ITC), serta regulasi dan kelembagaan.

Keterbatasan Infrastruktur

Sejak akhir Juli 2013, pemerintah telah berupaya meningkatkan efektivitas pemanfaatan Tempat Penimbunan Pabean Marunda serta Cikarang Dry Port agar kepadatan kontainer berkurang dan tidak lagi mengganggu proses kelancaran arus barang di Pelabuhan Tanjung Priok.

Namun, kemungkinan terjadinya kemacetan di sekitar kawasan pelabuhan tersebut masih akan berlangsung. Penyebabnya, akses infrastruktur jalan sangat terbatas dan belum adanya tempat parkir memadai bagi truk pengangkut kontainer. Selain itu, pemerintah telah memperbaiki kondisi jalan di sekitar pembangunan tol Tanjung Priok yang beberapa waktu lalu mengalami kerusakan dan pemasangan rambu telah dilakukan oleh otoritas kawasan pelabuhan.

Saat ini, tim dari Kementerian Keuangan juga telah memfasilitasi koordinasi di antara Satuan Kerja Jalan Bebas Hambatan Tanjung Priok untuk mempercepat pembangunan jalan tol yang masih terkendala lahan dan perizinan. Guna membangun pusat distribusi, Hatta mengatakan, pemerintah akan menugasi sejumlah pihak, termasuk BUMN. Mereka akan ditugasi untuk membangun sistem pusat distribusi regional, depo-depo regional, serta depo-depo bahan bakar minyak (BBM) di kawasan Indonesia timur. Pusat distribusi tersebut nantinya akan menampung sejumlah komoditas penting seperti beras. "Supaya angkutannya tidak harus dari Jakarta, sehingga untuk didistribusikan di sana ada depo besar dan kecil," pungkasnya.

Sementara itu, perbaikan regulasi akan dilakukan dengan pemangkasan rantai perizinan agar memudahkan. Hatta mengatakan, buruknya Sislognas sudah banyak dikeluhkan, salah satunya ialah terkait besarnya ongkos angkut per kontainer. Dengan adanya perbaikan Sislognas, Hatta optimistis ongkos per kontainer bisa ditekan dari Rp.6 juta menjadi Rp.3 juta.

Kemudian, upaya peningkatan kapasitas infrastruktur logistik, misalnya dengan mempercepat pembangunan pelabuhan dan modernisasi fasilitasnya. Selanjutnya juga peningkatan kapasitas pelaku usaha dan penyedia jasa logistik. Hatta mencontohkan revitalisasi BUMN yang bergerak di sektor niaga sebagai salah satu yang dilakukan. Juga peningkatan kualitas sumber daya manusia sektor logistik dengan melakukan sertifikasi, dibantu oleh Badan Nasional Sertifikasi, dan juga pelatihan-pelatihan.

Penggunaan sistem teknologi dan informasi dan perbaikan regulasi dan kelembagaan sampai ke tingkat daerah juga tidak kalah penting untuk dilakukan. Ujar Hatta Rajasa: "Itu semua diupayakan sehingga target kita pada akhir 2014 atau 2015, cost logistik 10% itu bisa kita capai".

"Kadin mengatakan bahwa pada 2005 baru ada 6.000 kapal beroperasi di dalam negeri, sekarang sudah 12.000, tapi pelabuhannya tak sebanding. Ini menjadi perhatian utama hingga kita mempercepat membangun pelabuhan dan modernisasi fasilitasnya," ungkapnya. Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perdagangan, Distribusi, dan Logistik Natsyir Mansyur mengatakan, persoalan birokrasi, terutama yang terkait pemberian fasilitas perizinan, menyebabkan terjadinya biaya logistik yang lebih tinggi.

Persoalan birokrasi bahkan bisa lebih tinggi biayanya dari pada pungutan liar (pungli). Pungkas Natsyir Mansur: "Pungli itu bisa diukur, kalau yang tak bisa diukur itu justru regulasi pemerintah terhadap logistik. Contohnya, pemberian fasilitas perizinan atau birokrasi itu yang ngaco, ada biaya-biayanya tetapi tetap tersamar. Kalau pungli, dari satu pos ke pos jaga itu bisa diukur. Karena itu kami berharap persoalan logistik sudah harus dapat dibereskan pada 2015 mendatang sehingga 2013 harus digenjut perbaikannya. Bila tidak, maka dapat dipastikan pertumbuhan ekonomi bisa terganggu. Karena yang mengakibatkan kelambatan ini ada di Kementerian yang beberapa 1 antaranya belum memahami betapa pentingnya menurunkan biaya logistik ini guna meningkatkan daya saing Indonesia di pasar internasional". (Nilam)

Mudahnya Bersumpah Semudah Mengingkari

Ilustrasi.

Masih ingat kejadian seorang Menteri di negeri ini yang keliru menyanyikan lagu kebangsaan? Atau kejadian Mr VP yang gaya bicaranya malah jadi trending topics sementara apa yang dia lakukan sama sekali bukan contoh bertutur kata yang baik dan benar? kemana perginya kecintaan kita pada negeri ini...?

Sumpah Pemuda yang isinya kami putra dan putri Indonesia mengaku bertumpah darah yang satu tanah air Indonesia, kami putra dan putri Indonesia mengaku berbangsa yang satu bangsa Indonesia dan kami putra dan putri Indonesia menjunjung tinggi bahasa persatuan Bahasa Indonesia, nampaknya tinggallah berisi sepenggal kalimat tanpa arti. Bagaimana tidak, perjuangan pemuda Indonesia kala itu untuk menyatukan nusantara salah satunya melalui bahasa, mulai luntur kini.

Bulan Oktober sendiri tercatat sebagai bulan Bahasa Indonesia. Bahasa Indonesia merupakan salah satu varian bahasa Melayu dan telah digunakan di nusantara sejak berabad-abad yang lalu. Rmainya pedagang asing yang datang dari China, Portugis, Spanyol, Belanda, Inggris, dan lain-lain, memaksa mereka untuk mencari bahasa pengantar agar bisa berkomunikasi satu sama lain. Karena itu, mereka menggunakan bahasa Melayu. Bahasa Melayu yang mereka gunakan ini merupakan cabang bahasa lisan yang dengan sendirinya terus berubah dan berkembang berdasarkan perubahan-perubahan historisnya. Bahasa Melayu lisan inilah yang kemudian dikenal sebagai bahasa Melayu Pasar atau bahasa Melayu Rendah. Dalam perjalanannya, bahasa melayu berkembang menjadi Bahasa Indonesia melalui beberapa periode.

Sejak Sumpah Pemuda dicetuskan pada 28 Oktober 1928, Bahasa Indonesia tidak hanya digunakan sebagai bahasa persatuan, tapi juga sebagai bahasa resmi, bahasa pemerintahan, dan bahasa pengantar pendidikan. Tak hanya itu, bahasa Indonesia juga digunakan sebagai bahasa pergaulan, di mana bahasa Indonesia bersifat terbuka. Artinya, bahasa Indonesia bisa dan sanggup menerima pengaruh dari bahasa lain, antara lain Arab, Belanda, Portugis, Inggris, bahkan Yunani.

Namun sayang, penghargaan akan bahasa Indonesia kini semakin pudar. Ketertarikan terhadap bahasa dan kesusastraan Indonesia makin menipis. Lihatlah kondisi penggunaan Bahasa Indonesia sebagai bahasa sehari-hari saat ini. Tak tua ataupun muda bahkan (maaf) orang-orang dengan latar belakang pendidikan tinggi pun masih salah dalam menggunakan Bahasa Indonesia. Mungkin karena tren alias ikut-ikutan dengan gaya bicara anak

sekarang atau barangkali tidak mau dikatakan kuno, banyak orang dewasa yang 'latah' bicara bahasa gaul. Nekat menggunakan kata 'elo gue' sementara mereka bukan orang Betawi asli, menjadikan logat mereka menjadi kacau dan tidak jelas. Yang paling parah belakangan adalah penggunaan kata 'kita' untuk mewakili dirinya sendiri padahal kata 'kita' berarti aku, kamu dan dia atau orang yang diajak bicara.

Tak banyak lagi generasi muda tahu novel-novel lawas yang dulu pernah berjaya di Tanah Air, sebut saja Layar Terkembang, Siti Nurbaya, dan Bumi Manusia. Karya sastra asing seperti aneka novel chicklit atau teenlit mendominasi deretan terdepan rak toko buku. Parahnya banyak anak Sekolah dasar yang tidak hafal dengan lirik lagu nasional bahkan lagu kebangsaan Indonesia Raya. Tak hanya itu, dengan banyaknya sekolah berlabel "internasional", bahasa Indonesia kini tidak lagi menjadi bahasa pengantar di institusi pendidikan lagi. Bahasa Inggris kini menjadi "raja" dengan iming-iming bahasa pergaulan global bagi para pelajar.



Ilustrasi.

Semakin banyak orang tua yang bangga dengan anaknya yang cakap berbahasa Bahasa Inggris, bangga ketika menggunakan produk luar negeri, bangga bila sering jalan-jalan ke luar negeri dan bangga bila bisa menyekolahkan anaknya ke luar negeri hanyalah sekelumit gambaran bagaimana kecintaan terhadap negeri ini telah mulai luntur. Pro dan kontra terhadap statement diatas sah-sah saja toh kecintaan terhadap negeri tidak bisa diukur dari kondisi tadi. Mulailah dengan hal sederhana yaitu menggunakan Bahasa Indonesia yang baik dan benar dalam percakapan sehari-hari. Ayo kita mulai dari sekarang! (Mutiar)



Ilustrasi.

Expedition Cruise, Peluang Pelabuhan Kecil Meraih Dolar



Ilustrasi.

Sebagai salah satu negara dengan keindahan alam yang luar biasa tidak salah rasanya banyak yang menjadikan Indonesia sebagai salah satu tujuan wisata favorit. Potensi pasar di dunia pariwisata yang cukup tinggi ini juga menarik berbagai operator kapal pesiar untuk menjadikan Indonesia sebagai salah satu tujuan singgah kapal pesiar.

Potensi kunjungan kapal pesiar yang cukup tinggi belum dapat sepenuhnya terealisasi. Menangani kapal pesiar bukan hal yang mudah. Tidak semua pelabuhan dapat disinggahi oleh kapal pesiar. Kapal pesiar memerlukan fasilitas khusus baik dari fisik, keamanan maupun kondisi sosial di sekitar pelabuhan tersebut. Ditambah lagi tren ukuran kapal pesiar yang semakin besar dari tahun ke tahun. Semakin sulit pelabuhan – pelabuhan di Indonesia untuk mengejar dengan pengembangan fasilitas yang memadai. Diperlukan biaya yang tidak sedikit bagi pelabuhan – pelabuhan yang ingin dapat melayani kapal pesiar berukuran besar.

Kapal pesiar berukuran besar memang memiliki banyak keuntungan, tidak saja untuk pelabuhan namun juga memiliki dampak ekonomi yang positif bagi daerah yang dikunjungi. Dengan sekali angkut kapal pesiar ini dapat mengangkut ribuan wisatawan yang siap membelanjakan dolarnya di daerah yang dikunjungi. Tidak hanya penumpang kapal pesiar, bahkan kru kapal pesiar pun juga merupakan potensi pendapatan bagi masyarakat.

Bagi pelabuhan – pelabuhan besar tentu bukan hal yang sulit menangani kapal pesiar berukuran besar ini. Fasilitas yang lengkap dan memadai semisal terminal penumpang, dermaga yang panjang, kolam pelabuhan dan alur masuk yang dalam, tentu akan membuat kapten kapal tenang menyandarkan kapalnya. Fasilitas pelabuhan yang memadai sangat penting walaupun bukan menjadi alasan utama tujuan kapal pesiar. Kapal pesiar datang karena tujuan wisata yang menarik dan penumpang menginginkan berkunjung kesana. Namun tujuan wisata yang menarik tanpa diiringi dengan fasilitas yang memadai juga tidak memungkinkan bagi kapal pesiar untuk berkunjung. Fasilitas pelabuhan dan tujuan wisata adalah dua hal penting dalam kunjungan kapal pesiar. Lantas bagaimana dengan pelabuhan dengan fasilitas terbatas namun memiliki potensi kunjungan wisata yang menarik? Tidak usah khawatir, *expedition cruise ship* mungkin berminat untuk berkunjung.

Expedition Cruise Ship atau kapal pesiar ekspedisi ini memiliki ukuran yang kecil sehingga dapat sandar di pelabuhan – pelabuhan kecil yang memiliki fasilitas terbatas. Dengan ukuran yang tidak jauh berbeda dari kapal PT Peln memuat kapal ini lebih *flexible* dalam memilih pelabuhan tujuan. Kapal ini tentu tidak bisa membawa ribuan wisatawan. Wisatawan yang dibawa hanya 100 orang. Jumlah yang sedikit dibandingkan dengan ukuran kapalnya.

Kapal pesiar ekspedisi ini lebih mengutamakan pelayanan kepada penumpangnya. Dengan jumlah kru hampir sama banyaknya dengan jumlah penumpang bisa dipastikan semua penumpang dapat dilayani dengan baik. Hal ini berbeda dengan kapal pesiar berukuran besar yang rata – rata jumlah krunya hanya setengah dari jumlah penumpang. Para kru kapal

pesiar ekspedisi ini juga mengenal secara personal para penumpang. Hal ini disaksikan sendiri oleh Dermaga saat berada di atas kapal Orion yang tengah sandar di Pelabuhan Benoa. Para kru dengan hangat menyapa satu persatu penumpang seolah – olah sudah mengenal para penumpang tersebut sejak lama. Para penumpang yang hendak turun pun dengan hangat memeluk para kru sebagai ungkapan perpisahan. Bahkan Dermaga yang berada di belakang salah satu kru pun dikira sebagai kru dan dihiahi pelukan dan ucapan perpisahan oleh salah seorang penumpang.

Walaupun jumlah penumpang sedikit, sejatinya penumpang kapal pesiar ekspedisi ini lebih eksklusif daripada penumpang kapal pesiar berukuran besar. Tiket yang harus dibayar penumpang pun relatif lebih mahal daripada tiket kapal pesiar dengan penumpang banyak. Penumpang menginginkan lokasi – lokasi wisata yang “tidak biasa”. Lokasi wisata yang unik dan khas yang mungkin tidak dijumpai di daerah lain. Tidak banyak lokasi yang menawarkan berpetualang diantara komodo di pulau komodo, orang utan di Tanjung Puting, atau karapan kerbau di Badas. Mungkin lokasi wisata yang dituju belum terlalu populer namun justru merupakan suatu keunikan karena belum banyak yang melihat.

Kapal pesiar ekspedisi ini juga tidak terlalu cerewet soal fasilitas pelabuhan. Bahkan tanpa pelabuhan sekalipun tidak masalah karena kapal ekspedisi memiliki perahu karet yang bisa diturunkan untuk menjelajahi lokasi – lokasi yang tidak terjangkau oleh kapal. Bila tersedia pelabuhan dan memungkinkan untuk sandar kapal ekspedisi akan merapat di pelabuhan. Selain untuk mengantar penumpang mengunjungi lokasi wisata kapal juga harus melakukan perawatan, mengisi bahan bakar, supply barang dan makanan, serta air kapal.

Potensi kunjungan kapal pesiar ekspedisi ini cukup tinggi. Berdasarkan data yang diolah oleh Kementerian pariwisata dan ekonomi kreatif diketahui bahwa dari jumlah kunjungan, kapal pesiar ekspedisi menduduki peringkat pertama sampai kelima. Kapal pesiar ekspedisi dari peringkat pertama sampai kelima berdasarkan jumlah kunjungannya antara lain Orion, Clipper Odyssey, True North, Caledonian Sky, dan Hanseatic. Tujuan kunjungan pun tersebar mulai dari Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Kalimantan, Maluku, Riau dan Papua.

Pelayanan kepada kapal pesiar ekspedisi salah satunya Orion, juga sudah melangkah ke tahap berikutnya dengan dilakukannya *turn around* atau pergantian penumpang di Pelabuhan Benoa, Bali. Setelah berkeliling mengunjungi lokasi wisata eksotis yang ada di Indonesia, penumpang Orion turun di Pelabuhan Benoa dan kembali ke negara asal melalui bandara Ngurah Rai. Dan sebaliknya penumpang yang akan naik ke kapal datang dari negara asalnya melalui bandara Ngurah Rai untuk kemudian naik ke atas kapal pesiar Orion di Pelabuhan Benoa. Proses pemeriksaan bagasi menggunakan x-ray dan check – in dilakukan di terminal penumpang atau yang sekarang disebut dengan Benoa Cruise Terminal. Dari Pelabuhan Benoa Orion memulai perjalanan ekspedisi berikutnya.

Saat ini berbagai pihak terkait termasuk PT Pelindo III sedang berupaya untuk mempromosikan Indonesia sebagai tujuan kunjungan kapal pesiar. Dengan promosi yang dilakukan diharapkan kunjungan kapal pesiar ke Indonesia termasuk kapal pesiar ekspedisi semakin meningkat. Meningkatnya kunjungan kapal pesiar ekspedisi membuka peluang pelabuhan walaupun dengan fasilitas terbatas dapat melayani kapal pesiar dan membuka peluang memperoleh pendapatan baru.

PERINGKAT BERDASARKAN JUMLAH KUNJUNGAN /CALLS	CRUISE LINE	KAPAL	PELABUHAN/ DESTINASI
Peringkat 1	Hapag-Lloyd Cruises	Orion	Benoa
Peringkat 2	Orion Expedition Cruises	Clipper Odyssey	Komodo
Peringkat 3	Noble Caledonia	True North	Semarang
Peringkat 4	Seabourn Cruises	Caledonian Sky	Lembar
Peringkat 5	Zegrahm Expedition	Hanseatic	Padang Bay

*Sumber: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif

Cara Kreatif Mengatasi Kejenuhan Bekerja



Ilustrasi.

Banyak orang menghabiskan sebagian besar masa hidupnya untuk bekerja di berbagai bidang pekerjaan. Lamanya waktu bekerja menjadikan bekerja sebagai rutinitas yang membosankan. Akibatnya, rasa jenuh melanda dan menimbulkan berbagai dampak negatif, seperti : kinerja memburuk, produktivitas menurun, dan tidak bisa menikmati pekerjaan. Karena itu, setiap orang yang bekerja sangat perlu mengetahui cara untuk mengatasi kejenuhan dalam bekerja. Sesuai dengan judulnya, buku "Cara Kreatif Mengatasi Kejenuhan Bekerja" memaparkan berbagai cara yang bisa dilakukan untuk mengusir kejenuhan bekerja yang bisa diaplikasikan di berbagai bidang pekerjaan. Dengan demikian, bekerja bisa menjadi aktivitas yang amat menyenangkan. Buku ini bertujuan membangkitkan passion setiap orang yang ingin menikmati dan mencintai pekerjaannya.

Buku ini terbagi menjadi 5 (lima) bab, yaitu Menemukan dan Menciptakan Hal-hal Menyenangkan dalam Bekerja, Menemukan dan Menciptakan Hal-hal Mudah dalam Bekerja, Menemukan dan Menciptakan Hal-hal yang Bermanfaat dalam Bekerja, Menemukan dan Menciptakan Hal-hal Baru dalam Bekerja, dan yang terakhir adalah Menemukan dan Menciptakan Kepuasan dalam Bekerja.

Pada bab 1 (satu) ini, Peng Kheng Sun berpendapat bahwa jika ingin sukses dalam pekerjaan, maka kita harus memiliki rasa senang terhadap pekerjaan. Berikut ini beberapa cara yang bisa menciptakan rasa senang dalam bekerja, diantaranya adalah :

- Memadukan bekerja dengan bermain
- Memadukan bekerja dengan hobi
- Memiliki rasa humor yang tinggi terhadap pekerjaan
- Memasang target
- Menciptakan rekor pribadi
- Menemukan kegiatan yang menyenangkan
- Mencari teman yang cocok untuk berbagi pengalaman kerja

Cara-cara diatas hanya sekedar contoh. Semakin banyak menemukan dan menciptakan hal yang menyenangkandalam bekerja, kita semakin mudah mengatasi kejenuhan bekerja. Bekerja dalam suasana hati yang menyenangkan sangat mudah menyalakan jiwa kreativitas kita. Semakin kreativitas kita tersalurkan, semakin mengasyikan pekerjaan kita. Semakin lama kita bekerja, seharusnya menjadi semakin menyenangkan. Bahkan bekerja bisa menjadi hobi yang menyenangkan, mudah, dan bermanfaat, baik bagi diri sendiri maupun orang lain.

Bab 2 (dua), yaitu Menemukan dan Menciptakan hal-hal Mudah dalam Bekerja. Sebenarnya selalu ada hal-hal yang mudah dalam setiap pekerjaan. Tetapi biasanya kita cenderung hanya melihat hal-hal yang sulit. Padahal, kita bisa menemukan hal-hal yang mudah dalam bekerja dengan cara-cara berikut :

- Berfokus pada hal-hal mudah
- Memahami seluk-beluk pekerjaan
- Bekerja dengan semangat tinggi

Sedangkan untuk menciptakan hal-hal mudah dalam bekerja, dapat dilakukan tips berikut ini:

- Membuat rencana kerja
- Bekerja di area kekuatan
- Meningkatkan keterampilan
- Menciptakan cara baru
- Meningkatkan kemampuan bekerja sama
- Bekerja dengan peralatan yang memadai

Kemudahan dan kesenangan bekerja memiliki korelasi positif. Jika kita merasa pekerjaan kita mudah, kemungkinan besar kita akan senang melakukannya. Pekerjaan yang sulit membuat kita tidak betah mengerjakannya. Kabar baiknya adalah hampir semua pekerjaan bisa dibuat lebih mudah.

Pada Bab 3 (tiga), Menemukan dan Menciptakan Hal-hal yang Bermanfaat dalam Bekerja. Beberapa manfaat yang dapat kita peroleh dari bekerja antara lain adalah :

- Memanfaatkan waktu luang
- Memanfaatkan potensi diri
- Memanfaatkan ide baru
- Memanfaatkan kesempatan

Satu hal yang perlu diingat, janganlah kita bekerja semata-mata mengejar finansial. Kekayaan tidaklah identik dengan kebahagiaan. Uang memang salah satu hal yang sangat penting bagi kita, tetapi bukan yang terpenting. Dengan kata lain, kita jangan sampai mengorbankan hal-hal yang lebih penting daripada uang, seperti kualitas dan kesehatan hidup kita sendiri. Manfaat finansial seharusnya kita jadikan pendukung agar kita bisa menjalani kehidupan yang lebih bermanfaat baik bagi diri sendiri maupun orang lain.

Bab 4 (empat) membahas mengenai Menemukan dan Menciptakan Hal-hal Baru

dalam Bekerja. Mengapa hal baru? Karena tanpa hal baru, kegiatan yang paling menyenangkan pun akhirnya bisa membosankan. Berikut ini beberapa tips untuk menemukan hal-hal baru, antara lain adalah Mencari Informasi, Membaca, Bertanya, Mengamati, dan Membandingkan.

Pada bab 5 (lima), Menemukan dan Menciptakan Kepuasan dalam Bekerja. Kita menghabiskan banyak waktu untuk bekerja. Karena itu, kepuasan bekerja akan mempengaruhi hidup kita secara signifikan. Tingkat kepuasan bekerja yang positif akan mempengaruhi secara positif kehidupan kita. Sebaliknya, tingkat kepuasan yang negatif, seperti kejenuhan, kekecewaan dan frustrasi akan mempengaruhi kehidupan kita secara negatif. Paling tidak, kita kehilangan kesempatan menikmati pekerjaan kita.

Kelebihan buku ini adalah penggunaan bahasa yang sederhana sehingga mudah dimengerti, serta penjabaran langsung pada poin-poin dan studi kasus di lapangan sehingga mudah di praktekan. Bisa dijadikan referensi untuk mengatasi kejenuhan bekerja. Selamat Membaca.



Judul : Cara Kreatif Mengatasi Kejenuhan Bekerja
 Penulis : Peng Kheng Sun
 Penerbit : Gramedia Pustaka Utama
 ISBN : 978-979-22-9772-0
 Tebal : ix + 124 hal.

Ragam Pendapat Hari Batik Nasional

Peringatan hari batik nasional yang jatuh setiap tanggal 2 Oktober tahun ini telah masuk pada tahun keempat. Penetapan hari batik nasional oleh pemerintah merupakan salah satu upaya pelestarian dan apresiasi pada batik yang merupakan warisan budaya Indonesia dan telah diakui oleh UNESCO. Nah, bagaimana pembaca memaknai batik sebagai budaya Indonesia dan perkembangannya, berikut komentarnya :



ESMI RATNA (Sekretariat Perusahaan)

Menurut saya perkembangan batik beberapa tahun belakangan ini cukup pesat, hal itu terlihat dari banyaknya penggunaan batik di berbagai event, baik event resmi maupun santai, mulai dari anak – anak hingga orang tua. Sebagai warga negara yang menjunjung tinggi warisan bangsa, hendaknya bulan batik nasional ini dimaknai lebih dalam dan bila perlu batik bisa dikembangkan lagi baik motif maupun desain bajunya. Saat ini di Jawa Timur misalnya saja ada batik dari Madura, Jombang, Tuban dan yang sedang dikembangkan saat ini adalah batik dari tanaman mangrove di Rungkut, Surabaya. Satu pesan untuk hari batik nasional, cintai batik sebagai warisan asli budaya Indonesia!

ELLY DHARMAWATI (Pelayaran Kapal)

Perkembangan batik sebagai salah satu identitas negara Indonesia menurut saya sudah sangat baik. Batik diakui oleh dunia internasional melalui UNESCO sebagai produk asli Indonesia. Melalui batik, Indonesia menunjukkan identitasnya, terbukti dengan dipakainya batik oleh tamu – tamu negara, turis mancanegara dan terakhir dalam ajang kontes Miss World 2013 para kontestan belajar melukis batik. Saya pribadi paling suka motif batik mega mendukung. Opesan saya mari kita membudidayakan batik sehingga batik Indonesia semakin mendunia.



RUDI HERDIYANTO (Akuntansi Manajemen)

Satu kalimat yang dapat saya lontarkan apabila ada kata ‘batik’ adalah kebanggaan negara dan karya agung anak bangsa yang bercita rasa tinggi. Apalagi saat ini batik sudah menjadi *trend fashion* baru yang disesuaikan dengan selera pasar, saya pribadi sangat suka dengan motif batik dari Solo dan Pekalongan. Dalam rangka hari Batik Nasional ini harapan saya jangan malu untuk memakai batik untuk melestarikan, serta veli dan pakailah batik yang sesuai dengan kepribadian Anda. ☺

PUGUH HARYADI (Sekretariat Perusahaan)

Kalimat pertama yang terlintas saat ada kata ‘batik’ adalah Indonesia, terutama “wong jowo”, karena itu seperti dua kata yang sangat kuat keterkaitannya. Saya sebagai penyuka batik masih suka motif tradisional yang mengandung unsur magis tapi sederhana dan elegan. Perkembangan batik di Indonesia juga sangat pesat dan semakin beraneka ragam corak, warna, terutama identitas kedaerahan semakin muncul dan tampil sebagai identitas negara kesatuan Indonesia. Harapan saya untuk perkembangan batik di masa mendatang semoga dapat dimunculkan pembatik – pembatik muda yang kreatif dengan mengkombinasikan motif tradisional dan modern gaya anak muda Indonesia.



PERINGATAN HARI SUMPAH PEMUDA



KOKOHKAN SEMANGAT INDONESIA JAYA

Dari Abu Hurairah Ra
Bersabda Rasulullah
Saw: "Bahwa siapa
saja yang mempunyai
kemampuan lalu tidak
berkurban, maka
janganlah mendekati
tempat shalat kami"

(HR Ahmad dan Ibnu Majah)



Selamat Hari Raya **Idul Adha**

10 Dzulhijjah 1434 H

Mari Ikuti Jejak Ibrahim
Jejak Penuh dengan Ketaatan
dan Keikhlasan.
